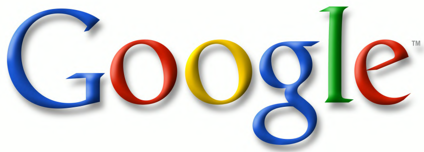
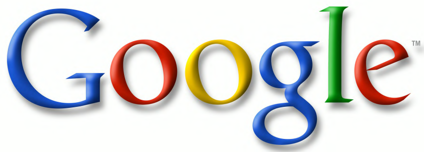



Google

ADOLF GOETZ

25 JAHRE HAMBURGISCHE SEESCHIFFAHRTSPOLITIK

VERLAGSANSTALT u. DRUCKEREI-GESELLSCHAFT m.B.H.
HAMBURG

INHALT

Einleitung ::
Ära Godeffroy ::
Albert Ballin ::
Tarifkämpfe ::
Morgan-Trust ::
Verstaatlichung ::
Meerfahrten ::
25 Jahre Hamburg Amerika Linie ::

25 Jahre Hamburgische Seeschiffahrtspolitik

von

Adolf Goetz

Verlagsanstalt und Druckerei-Gesellschaft m. b. H., Hamburg.

Von diesem Werke wurde in der Druckerei von H. G. Rahtgens in Lübeck eine Luxusausgabe von 30 Exemplaren auf Büttenpapier abgezogen und handschriftlich numeriert.

VORREDE.

Schiffahrtspolitik, das ist die Kunst, die keine Schlagworte erzeugt, noch sich in den engen Käfig eines Schlagwortes einsperren läßt.

Das unterscheidet sie von der Politik schlechthin, von der Politik der Parteien.

Es würde vielleicht großartig klingen und auch patriotisch, wenn statt der Vorrede das kühne Motto „Unsere Zukunft liegt auf dem Wasser“ oder „Navigare necesse est“ auf die erste Seite gesetzt würde.

Allein die beiden Sätze hätten doch mehr Klang als Gewicht.

Mehr noch als bei der landläufigen Politik entscheidet der Erfolg über den Wert und die Art der Schiffahrtspolitik.

Vor 25 Jahren spielte sich in Hamburg ein Kampf um die Vorherrschaft in der hamburgischen Schiffahrt ab.

Die Paketfahrt schien ins Hintertreffen zu kommen, als die Union-Linie mit ihr um den Preis der hauptsächlichsten Linie rang. Hier stellten sich jüngere, neue Kräfte auf, um von der Stelle aus mit Wagemut neu anzufangen, wo nach einem Generalversammlungsbeschluß (1884) die

Paketfahrt sich zur Ruhe und zum Genießen der vorangegangenen Arbeiten niederzulassen gedachte.

Es war ein Kampf auf und um hamburgischen Boden. Wer hier siegte, dem fiel das Meer, die Straße zu den transozeanischen Gebieten, als Preis zu.

Dieser Kampf endete mit der Verbrüderung der Gegner, und er brachte einen neuen Mann in die Leitung der alten hamburgischen Gesellschaft.

Die vereinten Kräfte konnten sich nicht lange des Friedens erfreuen.

Dem lokalen Rivalitätsstreit folgten andere Kämpfe. Es hieß nun, die Kräfte zu verbessern und zugleich den errungenen Vorrang zu verteidigen und zu befestigen, vor allem aber zu organisieren, der hamburgischen Schifffahrt das Mandat zur Verteidigung der deutschen Schiffahrt gegen die Konkurrenz der alten seefahrenden Nationen zu erringen.

* * *

England — allen voran, Frankreich, Italien und die andern handelschiffahrttreibenden Länder mußten mit Staatshilfe ihren Schiffahrtsgesellschaften zur Seite stehn, damit diese sich nur in der Position behaupten konnten, oder überhaupt eine solche im Wettstreite der Kräfte sich errangen. So kam es, daß Hamburg, der Vorort der deutschen Seeschiffahrt, das sich nur auf seine eigenen Kräfte stützte und stützen wollte, nicht nur gegen geschäft-

liche ausländische Konkurrenz, sondern gegen die politischen Körperschaften der fremden Staaten mit geschäftlichen Waffen zu kämpfen hatte.

Die Geschichte der letzten 25 Jahre der Hamburg-Amerika Linie rechtfertigt es, sie auch die Geschichte der Seeschiffahrtspolitik zu nennen.

* * *

Diese Kämpfe wurden in den Arbeitszimmern organisiert. Diese Politik mußte in der Stille gemacht werden. Auf dem Meere vollzog sich der Wettkampf in den von außen so friedlich aussehenden Bahnen des wirtschaftlichen Wettbewerbs. Hier konnten auch keine Tausch- und Aufrechnungsobjekte den Kampf entscheiden, wie es in der allgemeinen Politik Brauch ist. Der absolut Stärkste behielt die Oberhand.

Trotz der harten Kämpfe mußte aber das Gesicht der politischen Freundschaft gewahrt werden. Der Staat verlangte, daß seine Kreise nicht gestört wurden. Die Fiktion, daß es sich nur um private Wirtschaftskämpfe handle, durfte niemals durchbrochen werden. Und es waren dennoch Kämpfe um Sein oder Nichtsein — nicht der einzelnen Gesellschaften, sondern der Wohlfahrt der Völker.

* * *

Die große Menge hörte und wußte nicht viel von diesem grandiosen Ringen. Sie sah nur das prunkvolle Bild der

sich entwickelnden Schiffahrt. Sie labte sich an der Phrase der Großmacht, und alles schien ihr auf die einfachste, friedlichste, freundschaftlichste Weise so gut geregelt, daß sie niemals Kämpfe in dieser friedlichen Stille vermuten konnte.

Das ist unzweifelhaft das Große an der Art, wie diese Politik gemacht wurde, daß sie so selbstverständlich schien, daß jedermann fast mit gutem Recht sagen konnte, er hätte alles das auch gekonnt, wenn ihn der Zufall an die entscheidende Stelle gestellt hätte. Nirgends erwacht dieser Wahn so rasch, als bei der Betrachtung einer Meisterarbeit, weil dem Meister alles so leicht von der Hand geht.

Die an Kämpfen und Siegen reiche Geschichte der letzten 25 Jahre schafft die Zuversicht, daß die deutsche Seeschiffahrt niemals eine bessere Führung hatte als heute, wo ihr die friedliche Lösung schwieriger und wichtiger Probleme übertragen ist. Daß die Zukunft die Vergangenheit rechtfertige, ist Wunsch und Zuversicht aller, die an der offenbarten Kunst der Seeschiffahrtspolitik der letzten 25 Jahre Freude und Genugtuung in reichem Maße hatten.

EINLEITUNG.

Zwei Namen bezeichnen die zwei wichtigsten Entwicklungsabschnitte der hamburgisch-deutschen Kauffahrteischiffahrt. Der Name, der die Gründungs- und erste Entwicklungszeit beherrscht, heißt Adolf Godeffroy.

Am 27. Mai 1847 wurde die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Aktien-Gesellschaft gegründet.

Die Geburtsurkunde des neuen Unternehmens zeichnete der öffentliche, geschworene Notar Eduard Schramm, Dr. d. R., der sich am 27. Mai 1847:

> „auf Requisition des provisorischen Komitée zum Entwurf der Statuten der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Aktien-Gesellschaft nach dem Konferenzzimmer der hiesigen Börsenhalle verfügte, um daselbst einer Generalversammlung der Aktionäre der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Aktien-Gesellschaft beizuwohnen".

Fast ohne Widerspruch wurde die Gründung des rein hamburgischen Unternehmens vollzogen. Zwar fragte vor der Abstimmung über den Statutenentwurf der Aktionär Rübke an:

„ob es überall noch zweckmäßig erscheine, die Gesellschaft in das Leben treten zu lassen",

da nach dem neuen amerikanischen Auswanderungsgesetze, das dem Zweck und Plan dieses Aktienvereins zugrunde gelegt war, eine so wesentliche Änderung eingetreten sei. — Aber die Befürchtungen dieses Aktionärs wurden durch eine von Herrn Kuhnhardt aus New York gegebene Auslegung des amerikanischen Auswanderungsgesetzes zerstreut.

Über den Geist und das Wesen der neuen Gründung unterrichten besonders drei Paragraphen der Statuten, die §§ 1, 3, 8.

§ 1 lautet: Die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Aktien-Gesellschaft bezweckt die regelmäßige Verbindung Hamburgs mit Nordamerika mittels Segelschiffe unter Hamburger Flagge.

§ 3. Nur solche Personen sind zu Aktieninhabern qualifiziert, welche im hamburgischen Nexu stehen. Auch hat die Direktion darauf zu achten, daß die Schiffe nach Maßgabe des Regulativs über die Verhältnisse des Brunshauser Zolls als ganz im Eigentum hamburgischer zollfreier Bürger befindlich betrachtet werden können.

§ 8. Die Direktion besteht aus 3 Direktoren, welche in einer Generalversammlung aus sämtlichen Aktionären gewählt werden und die Geschäfte un-

entgeltlich verwalten mit Ausnahme des am Schlusse des Jahres gebräuchlichen Ehrengeschenks eines Portugalösers von seiten der Gesellschaft. —

Mit drei Schiffen wurde der Dienst begonnen. Sie hießen Deutschland, Amerika und Rhein und ihre Größenverhältnisse waren ca. 700, 500, 500 Tons Register.

Die Leitung des Unternehmens wurde Adolf Godeffroy, F. Laeisz und H. J. Merck & Co. anvertraut.

Adolf Godeffroy ist es auch, dessen Name die erste Epoche des hamburgischen Unternehmens bezeichnet.

Die erste Bilanz der Gesellschaft, vom 1. Januar 1849, die handschriftlich im Protokollbuche der Gesellschaft aufgezeichnet ist, weist Zahlen auf, die dem bescheidenen Umfange des Unternehmens durchaus entsprechen.

Die Kosten des Baues der drei Schiffe Deutschland, Nordamerika und Rhein beliefen sich damals auf Bco ℳ 98 775,9, 88 302,13, 74 506,9½.

Die Bilanz berichtete ferner über den Bau eines vierten Schiffes, der Elbe.

Das Ausrüstungs-Konto (vorrätiges Lager) wurde abgeschlossen mit der Summe von . . . Bco ℳ 3128,6.

Das Proviant-Konto (vorrätiges Lager) . „ „ 405,11.

Das Gewinn- und Verlust-Konto . . . . „ „ 447,8.

Das Kapital-Konto: Eingeschossenes Aktienkapital, nämlich auf 66 Aktien à ℳ 5000 . . . . ℳ 330 000,—.

Diese Zahlen stellen den Anfang der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Aktien-Gesellschaft dar, die zu dieser Zeit aber nicht als alleinige Gesellschaft den Dienst mit Nordamerika versah.

Die amerikanische Paketschiffahrt wurde außerdem von der Reederei Robert M. Sloman mit deutschen Segelschiffen betrieben, und diese Reederei hatte nicht nur zur Gründungszeit der H.A.P.A.G., sondern noch eine Reihe von Jahren später ein tatsächliches Übergewicht über das neue Unternehmen.

Am 15. Oktober 1848 wurde die Geschäftstätigkeit der H.A.P.A.G. mit der ersten Ausreise der Deutschland begonnen. Sie hatte 74 Zwischendecks- und 2 Kajütenpassagiere und 16 Passagiere 1. Kajüte (die erreichbare Höchstzahl) an Bord.

Die Kosten und Einnahmen dieser Reise sind folgendermaßen aufgezeichnet:

Passagegeld	ca. Bco	ℳ	11 000
an Ausfracht	„	„	1 800
	Bco	ℳ	12 800
an Proviant für 90 Tage in allem . .	„	„	5 200
	Bco	ℳ	7 600

Die Passagepreise betrugen auf dem Segler Deutschland Bco ℳ 80, 140, 300.

Die Grundsätze, die auch heute bei der H.A.L. in Geltung sind, stellen nur die Fortsetzung und Übung der alten, seit der Gründung der H.A.P.A.G. geübten Überlieferung dar.

„Es war das Streben der Direktion gewesen", so heißt es im Protokoll vom 16. Dezember 1848, „etwas Ausgezeichnetes in dieser Art zu schaffen, weshalb sie das ganze Unternehmen von vornherein im Innern gediegen, und durch und durch respektabel angelegt, wie auch nach außen hin mit dem nötigen Lustre versehen habe."

So fehlte es an Bord nicht an einer Bibliothek für die Passagiere. Es wurden außerdem Konduitenbücher geführt, die der Kapitän jedesmal bei Beendigung der Reise den Passagieren vorzulegen hatte.

An eine sehr weitreichende Ausdehnung des Betriebes dachte man in Hamburg damals aber nicht.

Im Jahre 1849 gibt die Direktion (aus dem Protokoll vom 11. April 1849) diese Meinung kund:

„Wir haben — das Zeugnis dürfen wir der Gesellschaft wohl ausstellen — ein Unternehmen ins Leben gerufen, das durch seine Tüchtigkeit dem Handelsstande Nutzen bringt, durch seine Reellität dem Auswanderer jegliche Garantie bietet. Soweit hätten wir das gesteckte Ziel erreicht; es gilt nun neben der Befriedigung des Patrioten auch dem Kaufmanne

gerecht zu werden und die Rentabilität des Unternehmens durch entsprechende Resultate darzutun."

Doch nicht alle hamburgischen Kreise sahen dem Emporkommen des Unternehmens mit ungeteilter Freude zu. So berichtet die Chronik, daß im Jahre 1850 die Gesellschaft gegen einen boshaften „Schmähartikel der Nachrichten" das Niedergericht anrufen mußte und auf einen Schadenersatz von ℔ 20 000 mit Erfolg klagte. Die im Prozeß schließlich erstrittenen Bco ℔ 1000 übergab die Gesellschaft dem Verein zum Schutze der Auswanderer.

Ein neuer Abschnitt der Gesellschaft bereitete sich vor, als in der Generalversammlung der Aktionäre am 5. Februar 1853 der Aktionär Biancone die Anregung gab, von dem Ankauf eines Segelschiffes abzustehen und statt der Segelschiffe im Laufe der Zeit Dampfschiffe in die Fahrt treten zu lassen.

Adolf Godeffroy wendete damals ein, daß eine Dampfschiffahrtslinie ohne Regierungssubvention nicht bestehn könne.

In dieser Generalversammlung wurde auch noch ein weiterer Antrag Johns, „die Fahrten der Schiffe der Gesellschaft auch auf andere Fahrten als die nach Nordamerika auszudehnen", per majora abgelehnt.

Doch schon im Jahre 1853 (in der Generalversammlung vom 20. Dezember 1853) nahm die Direktion den Antrag Biancone wieder auf.

Dieser Entschluß ist von so weittragender Bedeutung für die H.A.P.A.G. geworden, daß es ratsam und, um die Entwicklungsgeschichte deutlich zu beschreiben, nötig ist, den Hauptteil der Rede Adolf Godeffroys über die Notwendigkeit der Anschaffung von Dampfschiffen hierherzusetzen:

„Meine Herren! Die Direktion hat sich beehrt, Sie heute zu einer Generalversammlung zu berufen in der Absicht, Ihnen gewichtige Vorschläge zu machen, und ersuchen wir Sie, denselben Ihre besondere Aufmerksamkeit schenken zu wollen.

Die Resultate unserer Gesellschaft in diesem Jahre sind abermals befriedigender Art, sie übertreffen wiederum diejenigen des vorangegangenen Jahres und bekunden ein stets steigendes Gedeihen unseres Unternehmens. Die Direktion hat sich daher um so mehr veranlaßt gefunden, in Übereinstimmung mit den wiederholt in den Generalversammlungen manifestierten Ansichten die weitere Ausdehnung der Wirksamkeit der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Aktien-Gesellschaft in das Bereich ihrer Erwägungen und sorgfältigen Untersuchungen zu ziehen, und hält sich nach den hieraus gewonnenen Resultaten so berechtigt wie verpflichtet, ein Vorangehen auf der Bahn des Fortschritts von neuem zu befürworten.

Die etwaige weitere Vermehrung unserer Segelpackete, namentlich durch Klipperschiffe, soll späterer Beratung

vorbehalten bleiben. Für heute reden wir dem dringenderen Bedürfnis das Wort, nämlich der Anschaffung großer Schrauben-Dampfschiffe, deren Verwendung in unserer Linie, sobald die Rentabilität nachgewiesen werden kann, jetzt eine Notwendigkeit für uns geworden ist, wollen wir uns nicht von unserer tätigen Nachbarstadt Bremen, von unserer gefährlichen Konkurrentin Antwerpen, wo bereits entweder Dampschifflinien bestehen oder in großartigem Maßstabe in Angriff genommen sind, überflügeln lassen und das durch die Tüchtigkeit unserer Schiffe und das stete Fortschreiten mit den Anforderungen der Zeit gewonnene Terrain ohne weiteres den tätigeren und umsichtigeren Konkurrenten räumen, wollen wir Hamburgs aufblühenden Verkehr mit Nordamerika nicht wieder erschlaffen und in zweiter Linie zurücktreten sehen. Auch darf die übermächtige, wenn auch ferner liegende Konkurrenz Englands, wo gerade jetzt die Dampfschiffahrt in riesenhaftem Maße Ausdehnung findet, nicht minder übersehen werden. Zu lange schon ist Hamburg hinter solcher Entwicklung kommerzieller Tatkraft zurückgeblieben, und unsere Kompagnie scheint uns vor allem berufen, hierin für Deutschlands erste Handelsstadt die Initiative zu ergreifen.

Die Frage der Rentabilität großer Schrauben-Dampfschiffe ist zufriedenstellend gelöst. Die Direktion ist imstande gewesen, aus dem in den wichtigsten Häfen Eng-

lands sorgfältig gesammelten Material sowie aus den eigenen fünfjährigen Erfahrungen der Gesellschaft eine Kalkulation zusammenzustellen, welche auf Gründlichkeit und Richtigkeit (soweit dies überhaupt tunlich ist) Anspruch machen darf. Es würden danach zwei Schrauben-Dampfschiffe von 1800 à 2000 Tons, deren Anschaffung die Direktion beantragt, ein Kapital von etwa Bco ℳ 1 500 000,— erfordern, und es dürfte, die Tätigkeit jedes dieser Dampfschiffe auf nur vier vollständige Reisen pro Jahr veranschlagt, unter gewöhnlichen Umständen auf einen reinen Gewinn von reichlich 24% pro anno gerechnet werden können. Eine größere Anzahl Reisen und mithin ein vermehrter Gewinn liegen nicht außer dem Bereich der Möglichkeit, denn unsere jetzigen Segelschiffe pflegen bei einer Durchschnittsausreise von ca. 41 Tagen und einer Durchschnittsrückreise von ca. 28 Tagen drei volle Reisen im Jahre ohne Schwierigkeit zu machen; die Dampfschiffe dürften die Reisen aber in resp. 16 bis 18 Tagen und 14 bis 16 Tagen, also in ungefähr der halben Zeit, zurücklegen."

In der Generalversammlung am 3. Januar 1854 wurde nun der genau gefaßte Hauptantrag des vorsitzenden Direktors Adolf Godeffroy einstimmig angenommen:

„Ob die Gesellschaft damit einverstanden sei, daß die bisher von der Gesellschaft mit Segelschiffen betriebene Fahrt nach New York in Zukunft auch

durch große transatlantische Dampfschiffe vermittelt und deren Anschaffung fördersamst angestrebt werde."

Die dadurch nötig gewordene Statutenänderung wurde in den Generalversammlungen vom 4., 7. und 21. März 1854 genehmigt.

Die beiden ersten Dampfschiffe Hammonia und Borussia hatten folgende Größenverhältnisse:

Länge über Deck	ca. 300	Fuß	engl.
Länge über Kiel	„ 280	„	„
Die größte Breite	„ $38^1/_2$	„	„
Tiefe	„ 26	„	„

Die Schnelligkeit sollte ca. 12 à $12^1/_2$ Knots betragen.

Die Gründung des Norddeutschen Lloyds in Bremen (1856/57) veranlaßte ein raschers Tempo in der Anschaffung von Dampfschiffen, die zuerst neben den Seglern die Fahrten bestritten, jedoch sehr bald zur Vorherrschaft und alleinigen Macht kommen mußten.

Es fehlte zu dieser Zeit nicht an Konkurrenzkämpfen, aber die Gesellschaft behauptete sich doch immer als Siegerin.

Das Jahr 1857, das neunte Jahr des Bestehens der Gesellschaft, hatte gerade in Hamburg die stärksten Unternehmungen zu Fall gebracht. Die Krisis war fast ohnegleichen.

Wahrscheinlich trug auch sie nicht zum geringsten Teile dazu bei, daß die Direktion sich die Beschränkung auflegte, das Unternehmen nicht weiter auszubauen.

Den ganzen Umfang dieser Krisis aber kennen zu lernen, bietet eine Reminiszenz Gelegenheit, die Herr G. J. H. Siemers sen. am Ende der Krisis niederschrieb, und die er zur Erinnerung für spätere Geschlechter in den Turmknopf der St. Jakobikirche legte.

Ich will diese Reminiszenz, deren Kenntnis ich der Güte des Herrn Edmund J. A. Siemers verdanke, hier teilweise im Wortlaute folgen lassen.

Hamburg, den 31. Dezember 1857.

„Als ich am 1. November dieses Jahres das Fest feierte, 50 Jahre im Handlungsgeschäft tätig gewesen zu sein, konnte ich unmöglich denken, welche fürchterliche Catastrophe der hamburgischen Börse noch in demselben und in den folgenden Monaten bevorstand. Der sich schon längere Zeit behauptende hohe Disconto von 7—8% zeigte zwar, daß die coursierenden Geldmittel nicht mit dem Bedarf für die von der hamburgischen Börse eingegangenen Verpflichtungen genügte, aber niemand konnte ahnen, daß die Accepte eine so schwindelnde Höhe erreicht hatten, als sich nachher zeigte. Man taxierte später die Größe derselben während der Monate Decbr. Janr. Febr. auf 12—1300 Millionen Bco ℔. — Schon seit einigen Jahren hatte der Handel — wie man überall es auslegte, einen ungeheuren Aufschwung genommen. Die Unternehmungen einzelner größerer Häuser waren so enorm, daß vor-

sichtige Leute zwar dabei die Achseln zuckten, aber es schien alles zu glücken und viele der solidesten älteren Kaufleute mißtrauten sich selbst in so weit, daß sie glaubten, ihre Grundsätze seien veraltet und die jüngere Generation verstände besser Kenntnisse und Capitalien zu benutzen. Minder angesehene Häuser wollten es den Großen nachmachen, sie speculierten über ihre Kräfte, andere ließen sich in große Blanco-Accepte ein, und überall gab sich ein Treiben kund, welches mehr dahin strebte, schnell reich zu werden, als bei gehöriger Arbeit sein Brod zu verdienen und durch Sparsamkeit mit den Jahren zu Vermögen zu gelangen.

Eine Folge des größeren Verdienstes war der überhand nehmende Luxus; zeigte sich nach dem großen Brande das Bedürfnis, die Brandstätte schöner aufzubauen und wohl eingerichtete Wohnungen zu schaffen, so trachtete nun Jeder, wer irgend glaubte es tun zu können, sich ein Landhaus zuzulegen, darauf folgten dann eigne Equipagen, und die Gastereien erlangten eine Ausdehnung und einen Aufwand, den man, obgleich Hamburg immer berühmt war, darin etwas Außerordentliches zu leisten, vorher nicht gekannt hatte.

Plötzlich aber ward die Börse in Schrecken gesetzt durch die Verlegenheit, worin einige Häuser, die besonders in Blanco-Accepten verwickelt waren, geriethen, und es zeigten sich Sorgen wegen zu erwartenden Suspensionen

von Häusern, die stark mit Schweden in Verbindung waren und wodurch dann manche Portefeuilles von Wechseln wertlos zu werden droheten. Es hieß zwar, einigen dieser Häuser werde geholfen werden und wirklich zahlten manche fort, die im Gerede waren, aber der Mißkredit wurde immer stärker und anfangs Decbr., wo schon recht viele Häuser ihre Zahlung eingestellt hatten, ward es unmöglich, irgend einen Wechsel, sei er auch noch so gut, zu verdiscomptieren oder fremde Valuten zu begeben. In dieser Verlegenheit constituierte sich ein Disconto-Garantieverein, der, nachdem die Börse in einer Ansprache von Oben durch den Wechsel-Agenten Sanne im Auftrag mehrerer angesehener Häuser, die bereit waren, zwei Millionen p. Bco einzuschießen, aufgefordert wurden, in Zeit von ca. 1½ Stunden ca. 12 Millionen Bco, von denen sofort 10% eingeschossen wurden, zusammenbrachten, und wurden fortan alle Wechsel, die eine sofort erwählte Committe für solide erachteten, mit dem Giro dieses Garantie Disc. Vereins als Wechsel Endossement versehen, um denselben Eingang bei den Discontenten zu verschaffen. Auch erklärte unser patriotischer Mitbürger Salomon Heine, mit einer Million p. Bco. discontieren zu wollen. Im Nu war diese vergriffen, ohne daß dem augenblicklichen Bedarf geholfen wurde. Obgleich mehr Silber in der Bank lag als je zuvor, so ward das Mißtrauen durch diese Maßregeln doch nicht gehoben, denn eben Mißtrauen war der

Grund der nutzlosen Ansammlung und es währte kaum 14 Tage, so war es ganz gleich, ob das Giro des Garantie Disconto Vereins auf den Wechseln stand oder nicht. Niemand konnte Wechsel verdiscomptieren oder Valuten auf fremde Plätze validieren, obgleich es Discontenten gab, die mehr als 1 Million p. Bco auf ihrem Banco-Conto hatten.

Es tauchten nun verschiedene Pläne auf, der schwankenden Börse zu helfen, manche derselben vergingen wie Seifenblasen. Z. B. der Staat solle mit 40 Millionen p. Bco. schlecht gewordene Wechsel einlösen und dieses Geld durch Anleihe schaffen. Einesteils war kein Geld anzuleihen, andernteils hätte man dadurch die Fallitmassen auswärtiger Häuser, die durch die americ. und engl. Krisis gefallen waren, auf Staatskosten unter Belastung der Steuerpflichtigen, gebessert.

Eben so wenig fand ein Plan der Commerz Deputation Eingang, Staatsscheinen durch Zwang als Zahlungsmittel für Silbervaluta hinzustellen und so erreichte die Verlegenheit den höchsten Gipfel, nachdem ca. 200 Handlungshäuser ihre Zahlungen eingestellt hatten. Ein Zusammenbruch der ganzen Börse schien unvermeidlich, als der Rat in mehreren rasch aufeinander folgenden Bürgerschaften, nachdem er sich durch die Kammer vergewissert hatte, daß Oestreich uns mit einem Darlehn von 10 Millionen p. Bco. helfen wollte, folgende Vorschläge machte.

1. Der Staat stellt bis 10 Millionen p. Bco. Kammermandate aus bis ult. Juni 1858 zahlbar, um als Vorschuß auf Waren bis $^1/_2$ und $^2/_3$ des Wertes zu dienen, desgleichen bis 5 Millionen p. Bco. zu Vorschüssen auf Wertpapieren bis $^1/_2$ und $^2/_3$ des Wertes, ebenfalls in Kammermandaten.
2. Der Staat verpfändet bis 5 Millionen p. Bco. ihm eigenthümlich gehörender Hamburg-Bergedorfer und Berlin-Hamburger Stamm-Aktien der Eisenbahnen bei der Hamburger Bank, wofür dieselbe ihm ein Folium eröffnet und wird eine Staats-Disconto Casse von 1857 eingerichtet, die damit gute Wechsel discontiert.
3. Es wird eine Vertrauenskommission erwählt, bestehend aus drei Mitgliedern des Rats, zwei Kammerbürgern und zwei Mitgliedern der Bürgerschaft, wozu das 60er Collegium 6 Bürger praesentiert, von denen die Bürgerschaft zwei wählt. Dieser Commission werden, von Oestreich angeliehene 10 Millionen p. Bco. in Silberbarren überliefert, und es wird der Commission die Aufgabe gestellt „diejenigen großen Häuser zu stützen" — „deren Bruch, nach Ansicht der Commission, das Wohl der Gesamtheit am meisten gefährden würde, sie durch, auf möglichst kurze Zeit zu gewährende Darlehn in den Stand zu setzen, mit

ihren Zahlungen unter den von der Commission für notwendig und zweckmäßig erachteten Garantien und Sicherungsmaßregeln fortfahren und die drohende Krisis von sich abwehren zu können''.

Noch denselben Abend des Tages, wo die Bürgerschaft diese Vertrauens-Commission bestätigte, trat dieselbe in Tätigkeit, sie arbeitete alle folgenden Tage bis Nachts $11\frac{1}{2}$ bis 1 Uhr und schon am 3. Tage traf der Kämmereischreiber Möring mit den 10 Millionen p. Bco. in Silberbarren per Extra-Zug von Wien ein.

Die Commission bestand aus Herren Senator Dr. Haller als Präses, Senator S. C. Gleffcken und M. T. Hayn, aus mir, als Mitglied der Bürgerschaft (ich war gerade Präses der Ober-Alten-Collegie) den Commessarien Flor und Großmann, und Herrn J. C. Söhle, ebenfalls Mitglied der Bürgerschaft.

Von diesem Augenblicke an stellte sich plötzlich eine andere Stimmung an der Börse ein, wenngleich das Mißtrauen sich noch in langer Zeit nicht verlor, es hörten die Suspensionen sofort auf, bis auf wenige, die doch gefallen wären. Diese Maßregeln erwiesen sich also als vollkommen ausreichend und es zeigte sich, daß die Gelder der Disconto-Casse sowie die Hülfe, welche die Belehnung Commission gewährte, nicht mal zu voll in Anspruch genommen wurde.

Die ausgegebenen Kammermandate wurden zuerst mißtrauisch angesehen, es sollen sogar welche zu 85% verkauft sein, aber der Disconto von 10% p. Ao., wozu die Disconto-Casse zuerst zu Discontieren anfing, fiel nun rasch, so daß er sehr bald auf $1^1/_2$% sank, und Prima Accepte zu 2% begeben werden konnten. Die Disconto Casse ging rasch mit ihrem Satz auf 5% herunter, es wurden ihr aber nur Wechsel 2. und 3. Ranges und auch diese nur in kleinen Summen angeboten, so daß sie schon im März 1858 statt sonst täglich, einmal in der Woche Sitzungen zur Annahme von Disconto hielt.

Die Vertrauungs Commission wirkte ungemein wohltätig fürs Ganze im Stillen fort, sie hielt ihre Angelegenheiten so geheim, daß die darin wirkenden Mitglieder der Behörden weder die Namen der gestützten Häuser noch die Art des Wirkens in ihren Collegien referierten, und die etwa im Publikum coursierenden Gerüchte, wem geholfen sei, konnten nur von den Kontoren der gestützten Häuser ausgehen; das Abschreiben in der Bank von dem Conto der Vertrauenskommission geschah sogar nicht an die Norddeutsche oder die Vereinsbank, wenn die Häuser ihre Conten unter denselben hatten." —

Neben den Wirkungen dieser furchtbaren Krisis stürmten nun auch noch die Konkurrenzkämpfe auf die junge Gesellschaft ein. Aber nun kam noch eine allen frühern Gegner sofort überlegene Konkurrenz, die neue

bremische Gesellschaft, der Norddeutsche Lloyd, auf den Plan.

Zehn Jahre nach der Gründung der H.A.P.A.G. verzeichnet das Protokoll folgende Mitteilungen über Konkurrenzkämpfe und über den Stand des Unternehmens (Gen.-Vers. 30. März 1858):

„Die Lage der Gesellschaft sei gewiß gesund, die Konkurrenz sei beseitigt, da die Croskey- und Antwerpener Linie und die Vanderbiltsche Linie gelähmt und die Collins-Linie insolvent sei. Dagegen werde allerdings Anfang Sommers der Bremer Lloyd mit 4 Dampfschiffen in die Fahrt treten. (Die H.A.P.A.G. hatte zu dieser Zeit 4 große Dampfschiffe, 8 Segelschiffe etc.) Jedoch habe die Direktion mit demselben bereits eine Vereinbarung angebahnt, daß die Abfahrt der Schiffe nicht gleichzeitig, sondern dergestalt stattfinden solle, daß alle 8 Tage abwechselnd von hier und von Bremen ein Dampfschiff nach Newyork ab und von dort zurückgehe."

Und der zweite Passus hieß:

„Die Direktion erkläre hiermit ausdrücklich, daß weitere Vergrößerungen des Unternehmens nicht mehr in Aussicht ständen, da die Gesellschaft jetzt den großartigen Umfang erreicht, den sie angestrebt habe," usw.

Doch diese feste Meinung der Direktion blieb nicht lange bestehn. Die Verhältnisse, die zur Ausbreitung drängten, waren stärker als die Pflicht zur Befriedigung der Aktionäre. Die neue bremische Konkurrenz tat auch das ihrige, um den hamburgischen Handelsgeist nicht zur Ruhe kommen zu lassen.

Die von der H.A.P.A.G. versuchte Einigung mit dem bremischen Lloyd kam vorerst nicht zustande.

Der Übergang zur reinen Dampfschiffahrt vollzog sich nur allmählich. Die hamburgische Gesellschaft hatte sich, abweichend von der Gepflogenheit der Unternehmungen in England und Amerika, auf den Standpunkt gestellt, alles aus eigener Kraft und ohne direkte Unterstützung durch die Geldmittel des Staates zu erreichen. Anders war es in England und Amerika, wo die Kauffahrteischiffahrt auch darin zu einer allgemeinen nationalen Sache erhoben wurde, daß der Staat ihr Bestehen und Aufblühen durch weites Öffnen des Steuerbeutels zugunsten der Schiffahrtsgesellschaften sehr förderte.

Heute wie damals ist die Übung der Subvention ja die gleiche geblieben. In einem spätern Teil dieser Abhandlung soll durch eine Zusammenstellung der Subventionen fremder Gesellschaften durch ihre Länder dieses auch mittels Zahlen ausgewiesen werden.

Es soll hier auch nicht auf alle Einzelheiten der nächsten weitern Entwicklung der H.A.P.A.G. eingegangen werden,

weil die Geschichte der Gesellschaft bereits mit sehr ausreichenden Daten, Zahlen und Geschehnissen wiederholt beschrieben wurde.

Nur um die Einschnitte zu zeigen, sollen kurze Auszüge gegeben werden.

Die Ausbreitung der Gesellschaft mußte sich nun nach den Gesetzen vollziehn, die der Weltmarkt gab. Und es kam nur darauf an, ob an der Spitze der H.A.P.A.G. der entschiedene Wille und die Kräfte standen, um das rechtzeitig zu erkennen, was der Weltmarkt verlangte, um vorauszubauen und um zu befestigen.

Um diese Kräfte richtig kennen zu lernen, ist es aber noch nötig, den Grundsatz zu wissen, der bei der Gründung und Führung der hamburgischen Gesellschaft maßgebend war und blieb.

Im Jahresberichte der H.A.P.A.G. über das Jahr 1860 (Gen.-Vers. v. 16. März 1861) finden sich folgende Schlußsätze:

> „Es ist bei der Gründung unseres Unternehmens vor allem der patriotische Zweck ins Auge gefaßt worden, und über die Rentabilität machte man sich im allgemeinen keine zu großen Erwartungen. Wenn nun der erste Zweck wohl als erreicht betrachtet werden darf, indem der große Nutzen des durch unsere Linie vermittelten, großenteils erst ins Leben gerufenen Verkehrs für Vaterstadt und Vaterland wohl

von niemandem mehr verkannt wird, so sprechen wir am Schlusse noch unter Hinweis auf unsere heutigen Vorlagen mit einiger Zuversicht die Hoffnung aus, daß es uns gelingen möge, in Betreff der Rentabilität die dermalen gehegten Erwartungen zu übertreffen."

Der Ausbau des Liniennetzes vollzog sich nur langsam. Noch hatte die Gesellschaft mit dem Ballast der Segler zu rechnen, die um so mehr in den Hintergrund treten mußten, als technische Verbesserungen die Dampfschiffe vervollkommneten.

Schon im Geschäftsjahr 1860/61 wurde der Gedanke ernstlich erwogen, „ob es eintretenden Falles nicht ratsam sein dürfte, gleichzeitig einen Teil oder die ganze Segelflottille, die nach dem Durchschnitt der letzten fünf Jahre ein befriedigendes Resultat keineswegs geliefert hat, zu veräußern". —

Innerhalb 1861 konnten die beiden größten hölzernen Schiffe Main und Neckar zusammen für Bco ℔ 100 000 verkauft werden. Die Elbe verschwand 1863 aus den Schiffslisten, und Ende Mai 1864 wurden alle Segelschiffsexpeditionen eingestellt.

Im Spätherbste 1866 wurde der Dienst durch die Linie Hamburg—New Orleans erweitert.

„Es haben nach unserer Auffassung," so ließ sich die Direktion vernehmen, „die beiden großen Dampfschiffs-

gesellschaften in den alten Hansastädten an der Nordsee die moralische Pflicht, die ihnen innewohnende Kraft dazu zu benutzen, dem deutschen Handel auf dem für ihre Tätigkeit speziell in Anspruch genommenen Terrain stets neue Bahnen zu brechen — und dieser Aufgabe müssen wir uns gewachsen erweisen.''

Es zeigt sich hier, wie schon wiederholt vorher und später immer, in erster Linie das Wollen, politisch zu wirken und die äußerlichen Interessen des Kaufmannes hinter hansisches Streben zu setzen.

Im Jahre 1868 wurden auch als Versuch die Fahrten nach Helgoland im Fahrplan aufgenommen, ein Versuch, der freilich erst fast dreißig Jahre später wirklich zu einem wesentlichen Bestandteile des regulären Fahrplanes werden konnte.

Dagegen erwies sich die Ausbreitung des Liniennetzes auf den Dienst nach Westindien in der folgenden Zeit als eine sehr wertvolle Errungenschaft. Dieser Dienst hatte in den ersten Jahren unter vielem Mißgeschick zu leiden; ja, im Jahre 1874 mußte er sogar für einige Zeit aufgegeben werden, „nicht nur, weil keine Besserung für eine nahe Zukunft in Aussicht stand, sondern auch, weil der immer noch nicht verbesserte Zustand der Barre des Mississippi, auf welche die Vandalia für nicht weniger als vier Wochen festgeriet, uns bedenklich machte, und endlich die stets sich wiederholenden kleinlichen Moleste der Zollbehörden

in Santander und Havanna das Maß des Überdrusses komplettierten.“ —

Von 1877 ab aber begann die Westindische Linie sich wieder zu entwickeln.

Das Jahr 1870 brachte das große Ringen mit Frankreich. Die ihm vorangegangenen beiden Kriege 1864 und 1866 hatten die hamburgische Schiffahrt nicht im gleichen Maße beeinflußt wie die Kriege in den Vereinigten Staaten. Die hamburgische Gesellschaft litt unter den Einwirkungen des Kriegsjahres 1870 ebensosehr wie alle andern Unternehmungen, die Dampfer mußten aufliegen, bis am 5. Oktober 1870 die französische Blockade wieder aufgehoben wurde.

Trotz der Fortdauer des Krieges wurden aber noch Ausreisen mit verhältnismäßig guten Ergebnissen gemacht. Schon damals konnten die H.A.P.A.G.-Dampfer durch ihre Schnelligkeit sich vor Verfolgungen durch Kriegsschiffe als ziemlich gesichert ansehn.

Fast gleichzeitig mit dem Friedensschlusse feierte die Gesellschaft durch ein stilles Fest die tausendste Sitzung der Direktion.

„Unter ansprechendern Umständen konnten wir das stille Jubiläum nicht feiern, und wir geben uns der Hoffnung hin, daß, wenn eine künftige Direktion das zweite Tausend ihrer Sitzungen zu registrieren haben wird, es der Gesellschaft vergönnt sein möge, auf eine ebenso

gedeihliche Entwicklung des Unternehmens wie bisher zurückzublicken''. (Aus dem Geschäftsberichte vom 30. März 1871.)

Am Ende dieser Periode hatte das Wachstum der hamburgischen Gesellschaft, in Zahlen ausgedrückt, folgenden Stand erreicht:

Das Aktienkapital war auf $12^3/_4$ Millionen, die Prioritäten auf 8,7 Millionen angewachsen, der Besitz an Schiffen belief sich auf 17 Dampfer, die 76 Rundreisen im Jahre ausführten und auf diesen 51 000 Passagiere und 172 000 cbm Güter beförderten.

Über die sichtbaren materiellen Erfolge geben die am Schlusse dieses Teils stehenden Zahlenaufstellungen Auskunft.

Am 27. Mai 1872 feierte die H.A.P.A.G. das Jubiläum ihres 25jährigen Bestehens. Die Erfolge sorgten für das Aufblühn der Konkurrenz. Englische, französische, holländische, belgische und einheimische Linien, nicht zu vergessen den mächtigen bremischen Rivalen. Naturgemäß äußerte sich der Konkurrenzkampf in der Hauptsache durch ein ungewöhnlich starkes Werfen der Frachtraten, die kaum noch einen Nutzen übrig ließen. Diesem Manöver mußte durch einen Gegenschlag begegnet werden.

„Da nun die Konkurrenz-Linie in Herabsetzung der Frachten bereits Ungewöhnliches geleistet hat, uns natürlich zwingend, gleichen Schritt damit zu halten, und dadurch

den vom Warenverkehr zu erwartenden, ohnehin schwachen Gewinn mehr in den Hintergrund gedrängt hat, zur Heranziehung des Passagierverkehrs aber ähnliche Wege einschlägt, so haben wir auf anderweitigen Ersatz Bedacht nehmen müssen, und da die offizielle Statistik vom vorigen Jahre in betreff der Auswanderung über hier aufweist, daß eine große Anzahl von Personen noch immer indirekt, d. h. über England — und zwar trotz der im allgemeinen notorisch unbefriedigenden Behandlung auf englischen Schiffen, nur des billigeren Passagepreises wegen — auswandert, so erkannten wir nach reiflicher Beratung die Notwendigkeit einer entsprechenden Ermäßigung unseres Zwischendeckpreises, um von dem jetzt über England gehenden Auswandererzug womöglich den größeren Teil für die heimischen Häfen zurückzugewinnen. Wir ermäßigten demzufolge zu Anfang Januar d. J. unseren Preis von 55 auf 45 Taler Pr. Ct. und müssen nun abwarten, ob diese Maßregel auf die Heranziehung der indirekten Auswanderung den beabsichtigten Effekt haben wird."

Diese Kampfmanöver zogen sich durch die nächsten Jahre. Der Kampf mit der Transatlantischen Dampfschiffahrtsgesellschaft (Adlerlinie), der 1874 akut wurde, führte schließlich zu der Lösung, daß

a) die 7 großen Dampfschiffe, namentlich Goethe, Schiller, Lessing, Herder, Klopstock, Wieland, Gellert, der Adlerlinie,

b) ihre 6 großen Leichter,

c) das Dampfschiff Hoboken,

d) ihr Schuppen am Grasbrook nebst Maschinenwerkstatt und Eisenbahnanlage,

e) ihr Kohlenschuppen in Glückstadt und

f) ihre sämtlichen an Bord der Schiffe oder am Lande befindlichen Bestände an Proviant, Kohlen und sonstigem Material in das Eigentum der H.A.P.A.G. übergingen.

Die Flotte der H.A.P.A.G. erfuhr dadurch einen so großen Zuwachs, daß die Direktion im darauffolgenden Jahre sagen konnte:

> „In glücklichen Jahren wird uns der Besitz einer Flotte, wie sie keine Dampfschiffsgesellschaft der Welt vollständiger aufzuweisen hat, in den Stand setzen, wiederum, wie ehedem, Resultate der befriedigendsten Resultate zu erzielen.“

Das eine, schwerste Kampfjahr gegen die Adlerlinie kostete der H.A.P.A.G. mehr als 2 Millionen Mark, das war fast ein Fünftel des Betriebskapitals von 1872.

Bis zum Jahre 1879 gesellte sich zu den niemals ganz aufhörenden Konkurrenzkämpfen noch eine der schwersten und langwierigsten Wirtschaftskrisen, die nicht nur jede Verteilung von Dividenden ganz unmöglich machte, sondern auch die Aussichten für die Zukunft recht verdüsterten.

Erst die Geschäftsjahre 1878, 1879, 1880 sehen wieder eine Besserung. (7%, 6½%, 10% Dividende.)

Im Jahre 1880 schied der I. Vorsitzende Adolf Godeffroy aus der Direktion der Gesellschaft.

Er war ihr eigentlicher Aufbauer, und die Geschichte der H.A.P.A.G. trägt bis zu diesem Zeitpunkte mit Recht und Stolz den Namen Godeffroy.

Durch unzählbare Fährnisse hatte er sie geleitet, er hatte den Übergang von der Segelschiffahrt zur Herrschaft des Dampfers vollzogen, und sein Werk war auch die für damals ungewöhnliche Vergrößerung des Unternehmens, obwohl vorher wiederholt es als feste Meinung der Leitung ausgesprochen war, die H.A.P.A.G. nun nicht größer auszubauen.

Adolf Godeffroy ging aber mit den Verhältnissen; er folgte dem Handel mit der Flagge. Die Epoche, die nach ihm begann, zeigte eine andere Tendenz, die Flagge dem Handel vorauszuführen.

Der Norddeutsche Lloyd in Bremen hatte sich in rascher Entschließung 1881 der Einführung des Schnelldampferdienstes zugewendet. Es kam seinem Ansehn auch zustatten, daß er in der Lage war, die am 29. März 1885 vom Reichstage angenommene Postdampfersubvention praktisch auszunützen.

Am 3. Mai 1885 schloß die Reichsregierung mit dem Norddeutschen Lloyd den Vertrag über die Postdampfer-

linien ab, der dem Lloyd eine bare Zuwendung aus Reichsmitteln in Höhe von 4,4 Millionen auf 15 Jahre einbrachte. Dafür ging der N. L. die Verpflichtung ein, eine vierwöchige Linie nach Australien mit einer Anschlußlinie nach Samoa und eine zweiwöchige Zweiglinie von Triest über Brindisi nach Alexandrien zu errichten und zu unterhalten.

Statt langer Ausführungen möge die geschichtlich gewordene Tatsache gleich hier angefügt werden, daß der N. L., und gleich ihm hätte es jede andere Gesellschaft ohne genaue Erfahrungen auch so gemacht, die ersten Versuche mit untaugbaren Mitteln unternahm.

Aber zu dieser Lehrzeit trug einmal die vom Reich gewährte Unterstützung einen Kostenteil bei, zum andern erhöhte es aber doch das Ansehn der bremischen Gesellschaft, daß sie selbst vor schwierigsten Verhältnissen nicht zurückschreckte.

Und die Hamburg-Amerikanische Paketfahrt-Aktien-Gesellschaft? Was tat oder unterließ sie zu dieser Zeit des Aufblühens?

Sie kämpfte. Kämpfte mit zäher Energie und Erbitterung um ihre Stellung und um die Dauerhaftigkeit ihrer Existenz.

Die Ergebnisse der Jahre 1881, 1882, 1883 waren sehr gut, gut, mäßig. Die Kampflinie kommt auch in diesem Fallen zum Ausdruck. 1884, 1885 fiel jede Dividende bei der hamburgischen Gesellschaft aber aus, während der N. L. in dieser Zeit $6^1/_2$% und 5% ausschütten konnte.

In Hamburg brach nun die Krisis im Jahre 1883 an.

Die alte hamburgische Reederei Sloman verband sich mit der neuen Carr-Linie zur Union-Linie mit der bestimmten Absicht, das Arbeitsfeld der nun schon ältern H.A.P.A.G. ebenfalls zu bearbeiten, ja, sogar die Existenz der ältern Linie ganz zu zerstören. Es begann ein beispielloser Konkurrenzkampf.

Das ganze Jahr 1884 sah diesen Kampf zwischen den beiden Konkurrenten um Sein und Bleiben. Die Frachtraten und Passagepreise fielen so sehr, daß von einem Gewinne aus den Geschäften keine Rede mehr sein konnte.

Das Gebiet des Auswanderungswesens nach den Vereinigten Staaten war es insbesondere, auf dem sich der Konkurrenzkampf abspielte.

In dieser Zeit kreuzte der Passageagent der Carr-Linie Albert Ballin zum ersten Male die Wege der Hamburg-Amerikanischen Paketfahrt-Aktien-Gesellschaft.

Er entwickelte eine besondere Organisationskraft, den Strom der Auswanderer aus Polen und Rußland auf die Schiffe der von ihm vertretenen Gesellschaft zu ziehen, und es blieb nicht lange verborgen, daß in der Hauptsache er die treibende Kraft des gesamten Konkurrenzkampfes war.

Das Jahr 1883 begann für die hamburgische Gesellschaft in keiner Weise recht erfreuend. Die Cimbria, die am 19. Januar 1883 nach New York ausging, wurde in dunkler Nacht und während dichten Nebels von dem englischen

Dampfer Sultan angerannt und in wenigen Minuten zum Sinken gebracht. Viele Passagiere und Auswanderer verloren bei diesem Unglücksfall ihr Leben.

Der in den Dienst gestellte Dampfer Hammonia, gleichsam ein Übergangstyp zum Schnelldampfer, erfüllte nicht die auf ihn gesetzten Hoffnungen. Dieser Dampfer sollte, nach einem Generalversammlungsbeschluß, den Höchsttyp an Größe darstellen und in den Dimensionen nicht mehr überschritten werden.

„Nach eingehendster Prüfung aller einschlägigen Verhältnisse sind wir zu dem Beschlusse gekommen, Schnelldampfer größter Art nicht in unsere Linie einzustellen," usw.

Dieser Beschluß ist nicht sehr lange Zeit ein bindendes Gesetz geblieben. Schon die nächsten Jahre brachten geradezu bahnbrechende Umwälzungen. Freilich trug zu der selbst auferlegten Beschränkung auch die Befahrbarkeit und Tiefganggrenze des hamburgischen Hafens bei.

Im März 1886 schien es, als ob der Konkurrenzkampf nunmehr in ein entscheidendes Stadium treten sollte.

Eine Veröffentlichung in der hamburgischen Börsenhalle vom 4. März 1886 berichtete:

„Wie wir bereits erwähnt haben, wird die Konkurrenz in der Hamburg-Amerika-Fahrt demnächst eine weitere Steigerung erfahren.

Wir können heute mitteilen, daß zur Herstellung einer regelmäßigen wöchentlichen direkten Dampfschiffahrt nach New York seitens der Linie des Herrn Eduard Carr eine Fusion mit der Australia-Sloman-Linie stattgefunden hat.

Über die Art dieser Fusion erfahren wir, daß vier Dampfer der Australia-Sloman-Linie in die Carrsche Linie eingestellt werden, und daß diese erweiterte Linie für gemeinschaftliche Rechnung betrieben werden soll. — —

Es wird ein Exekutiv-Komitee ernannt werden, welches unter dem Vorsitz des Herrn Sloman aus drei Repräsentanten der beiden Reedereien bestehen wird. Bisher fanden seitens der Carrschen Linie bekanntlich in der Regel drei Expeditionen monatlich nach New York statt.“

Kurze Zeit nach dieser Mitteilung der Börsenhalle warnte ein hamburgischer Korrespondent in der Frankfurter Zeitung (7. März) vor der Weiterführung des ruinierenden Konkurrenzkampfes und ließ es nicht an gutem Rat fehlen.

Die Verhältnisse spitzten sich so sehr zu, daß es nun bald heißen mußte: biegen oder brechen.

Am 31. März war die Generalversammlung der H.A.P.A.G. Die Mitteilung, daß es keine Dividende gebe, kam nicht überraschend. Der Konkurrenzkampf spielte sich ja in

aller Öffentlichkeit ab, und die Ursachen des Rücktritts des alten Aufsichtsrates (1885) waren nicht geheim geblieben. Und als auch der neue Aufsichtsrat die Waffen streckte, da war es jedem klar, daß es nun zu einer Katastrophe oder zu einer Heilung kommen mußte. Die Verhältnisse in der New Yorker Linie konnten sich für die H.A.P.A.G. schlechterdings gar nicht mehr nach unten, das heißt noch ungünstiger gestalten.

In der Generalversammlung am 31. März erklärte der Vorsitzende Woldemar Nissen folgendes über die schwebenden Verhandlungen zur Beseitigung der Konkurrenzkämpfe, u. a.:

> „Soviel könnte er (Redner) jedoch konstatieren, daß Versuche gemacht seien, um der drohenden Konkurrenz mit der neugebildeten Union-Linie zu begegnen. Man sei dieserhalb in Verhandlungen eingetreten, über die sich begreiflicherweise nichts mitteilen lasse, so lange sie sich in der Schwebe befänden.
>
> Beide Konkurrenten seien überzeugt, daß die im Gange befindlichen Unterhandlungen auf gedeihlicher Basis geführt wurden, so daß ein befriedigendes Resultat derselben erhofft werden dürfte.“

Der Vorsitzende richtete nun noch das Ersuchen an die Generalversammlung, in der Aussprache nicht weiter auf diese Verhandlungen einzugehn, insbesondere keine

auf sie bezüglichen Anfragen zu stellen. Ein Ersuchen, das bereitwilligst befolgt wurde.

Nur ein Vorkommnis aus dieser Generalversammlung möge in Erinnerung behalten werden. Ein Aktionär Iwan Matthiason gab die Anregung, die Gesellschaft möge doch nach dem Muster anderer Unternehmungen (Bremen) sich andern Routen zuwenden, wenn auf der New Yorker Linie nun doch einmal nichts mehr zu holen sei. Auf diese Anregung scholl aus der Versammlung ein energisches Nein.

Endlich, am 12. April kam durch die Börsenhalle die Meldung von der geschlossenen Einigung. Die Börsenhalle begleitete die Meldung mit der Schlußbemerkung:

> „Nach den gemachten bittern Erfahrungen muß es als eine höchst erfreuende Tatsache erscheinen, daß es gelungen ist, durch die abgeschlossene Vereinbarung der gegenseitigen Bekämpfung ein Ende zu bereiten und für den gemeinsamen Geschäftsbetrieb der Linien Grundlagen zu finden, die jeder der Parteien einen angemessenen Anteil an den Ergebnissen liefert, und die gleichzeitig durch die vereinten Leistungen die öffentlichen Verkehrsinteressen in weitestgehender Weise zu fördern geeignet sind."

In Hamburg war die Genugtuung und Zufriedenheit über den Frieden wohl eine allgemeine. — Ob aber Bremen

ihn auch mit ganz ungemischten Gefühlen empfand, das ist wohl nicht mit unumstoßbarer Gewißheit zu sagen.

Es war wiederum eine Notiz in der Frankfurter Zeitung, die aus Bremen an sie gerichtet war.

> 12. April. „Die Frankfurter Zeitung hat bisher nur kurz gemeldet, daß in Hamburg dieser Tage eine gemeinsame Beratung der deutschen nach Amerika fahrenden Dampfschiffgesellschaften unter Teilnahme der Red-Star-Linie und der Niederländisch-Amerikanischen Gesellschaft stattgefunden hat, die am 1. Mai zu Köln fortgesetzt werden soll.
>
> Ich erfahre aber, daß in dieser Konferenz die zu gleicher Zeit an den Tag getretene Verständigung zwischen der H.A.P.A.G. mit der Carr-Sloman-Linie sich fühlbar gemacht hat, insofern dadurch der Norddeutsche Lloyd zu nichts weniger als konniventer Haltung bestimmt würde. Man wird gut tun, sich jedenfalls mit dem Gedanken vertraut zu machen, daß, falls in Hamburg der Frieden zwischen H.A.P.A.G. und Carr-Sloman definitiv zustande kommen sollte, das zu einem Kampfe zwischen Bremen und Hamburg führen dürfte."

Die Redaktion der Börsenhalle, die diese Notiz übernommen hatte, schrieb dazu als Randbemerkung, daß tatsächlich Verhandlungen zwischen Hamburg und Bremen gepflogen werden.

Ob die Notiz in der Frankfurter Zeitung aber nicht nur eine Anregung, ein Versuchsballon war, das läßt sich jetzt nicht entscheiden. Jedenfalls erfüllte sich die vorausgesetzte Befürchtung in der nächsten Zeit nicht.

Die Geschäftsberichte über diese Kampfjahre halten sich in auffallender Kürze. Was sollte auch berichtet werden?

> „Das verflossene Jahr (1883) können wir nicht zu den uns günstigen zählen; nicht nur die Passagepreise, sondern auch die Frachtsätze erlitten bei der außerordentlich scharfen Konkurrenz, welche sich nirgends so empfindlich geltend machte wie hier, einen ferneren erheblichen Rückgang und erreichten einen so niedrigen Standpunkt, wie er im Schiffsverkehr noch nicht dagewesen ist.“

> (1884.) „Die neue Organisation (der neue Aufsichtsrat) hat ihre Tätigkeit unter Verhältnissen angefangen, wie solche bezüglich der New Yorker Linie kaum ungünstiger gedacht werden können.“

Da, endlich, 1885 zeigt sich ein Sonnenstrahl.

Zwar erfuhr die Lage der New Yorker keine Besserung, die Frachtraten und Preisverhältnisse des Zwischendecksgeschäfts blieben geworfen. — Aber dann kommt doch ein Passus zum Vorschein, der Hoffnungen erwecken könnte.

> „Wir dürfen mit Genugtuung hervorheben, daß diese eingetretene Besserung lediglich unserer Initiative

entsprang, indem es unsern Bemühungen gelang, die an der New Yorker Fahrt beteiligten kontinentalen Dampfergesellschaften Anfang April in Köln zu einer Konferenz zu vereinigen, in welcher dem Kampfe, welcher bis dahin bezüglich der Zwischendeckpreise geherrscht hatte, ein Ende gemacht und der Grundstein zu einer Vereinbarung gelegt wurde, die in der Hamburger Konferenz vom 1. Juli zum Abschluß gekommen und seitdem in ersprießlichster Wirksamkeit geblieben ist.''

Im März 1886 schien aber der Kampf noch einmal entbrennen zu wollen, was die bereits erwähnte Notiz aus der hamburgischen Börsenhalle bescheinigt.

Den Beginn einer neuen Epoche leitet der Passus des Geschäftsberichts über das 40. Geschäftsjahr (1886) ein:

„Besondere Wichtigkeit ist auch der Tatsache beizumessen, daß die Führung des Passagegeschäfts für beide Parteien infolge eines Abkommens mit Herrn

Albert Ballin

in unsere Hände übergegangen ist. Es ist dadurch für diesen Geschäftszweig eine einheitliche Leitung geschaffen, welche in der regelmäßigen Durchführung halbwöchentlicher Fahrten während des ganzen Jahres ein günstiges Arbeitsfeld findet.''

Damit war der Schritt getan, der zum Wege nach oben führte.

REORGANISATION.

Der Name Albert Ballin steht als eine Kennzeichnung der zweiten Epoche der H.A.P.A.G. da.

Der stärkere Gegner hatte am besten während des Kampfes die Schwächen der ältern Gesellschaft erkannt. Und wie er als Gegner mit der Sicherheit des Strategen dort angriff, wo die Position schwach war, so bedachte er nun als Verbündeter, diese schwachen Stellen zu kräftigen.

Neues, junges Wollen, Kühnheit und hanseatischer Wagemut kamen wie ein frisches Blut in die Gesellschaft hinein.

Mit Guido Wolff zugleich trat Albert Ballin zur Paketfahrt über. Während Guido Wolffs stilles, internes Walten sich mehr der Öffentlichkeit entzog, mußte die vorwiegend aufbauende und schaffende Tätigkeit Ballins sich naturgemäß mehr der Öffentlichkeit mitteilen.

Verfolgt man die hamburgischen Zeitungen aus den achtziger Jahren, so findet man selten genug eine Mitteilung über die heimische Gesellschaft.

Der bremische Lloyd, unter der Leitung J. G. Lohmanns, hatte die Position. Ihm galt vorwiegend das Interesse

aller Handelskreise, die in irgendeiner Weise zur Schiffahrt eine direkte oder indirekte Verbindung hatten.

Die Einstellung des Schnelldampfers Elbe, eines Schiffes von 4500 Tons und 5600 Pferdekräften, lenkte die Augen aller Welt auf die bremische Gesellschaft. Dazu kam die Begünstigung des Aufwärtsstrebens durch eine ungewöhnlich gute Auswanderungskonjunktur, die glänzende materielle Erfolge brachte.

Im Jahre 1885 arbeitete der Lloyd mit einem Gesamtkapital von 56 Millionen Mark und mit einem Schiffspark von 120 000 Tons. Das war fast das Doppelte des Paketfahrtbesitzes an Kapital und Schiffsraum. Dazu kam noch die Erhöhung des Ansehens des Lloyds durch den Reichspostdampferdienst. Die Vorlage der Regierung und die parlamentarische Behandlung der Vorlage sorgten für die Erhöhung der wirtschaftlichen Bedeutung der bremischen Linie, die eine Weltstellung dadurch einnahm.

In den Jahren des Konkurrenzkampfes zwischen Sloman-Carr und Paketfahrt hatte der Norddeutsche Lloyd es gewiß nicht nötig, sich um den Fortbestand seiner wirtschaftlichen Weltvormachtstellung zu sorgen. Und er stellte, wenn überhaupt, in seine Berechnung nur die arg geschwächten Kräfte der Paketfahrt ein.

Was sollte, womit konnte die ihm als Konkurrentin gefährlich werden?

Wo der Handel der Flagge einen Stützpunkt bot, da zeigte sich die bremische Schlüsselflagge. — Und der Vorsprung vor Hamburg war auch groß, nicht minder die Organisation, wenn auch nicht die natürlichen Entwicklungsbedingungen. Denn das wirtschaftliche Hinterland Hamburgs hätte eine hamburgische Vormachtstellung eher gerechtfertigt, allein mit theoretischen Berechtigungen wurde der Handel auch damals nicht hochgebracht.

So sah die Situation, im großen Umriß begrenzt, für Bremen und Hamburg aus, als der unselige Kampf zwischen den beiden hamburgischen Linien endlich ein Ende erreicht hatte.

Die Paketfahrt hatte ja auch inzwischen einen großen moralischen Erfolg errungen, da die Kölner Konferenz auf ihre Initiative zurückzuführen war.

Und doch sollte sich in so unverhältnismäßig kurzer Zeit, fast mit riesenhafter Schnelle, eine Veränderung vollziehen.

Im Kampfe hatten sich die Kräfte des neuen Leiters zwar schon erprobt, aber es war doch nur eine Jugendarbeit, ein Stürmen zu dem planreichen Neuaufbau und die Umschaffung der Gesellschaft.

Mit der rücksichtslosesten Konsequenz des Siegers wurde der Generalversammlungsbeschluß von 1884, die Hammonia als äußerste Dimension des hamburgischen Schiffstyps festzulegen und alle Anschauungen, die ihrer

Natur nach zu diesem Beschlusse geführt hatten, umgeworfen. Diese völlig souveräne Beiseiteschiebung aller hindernden falschen Pietät wurde der H.A.P.A.G. zur Rettung und zum Jungbrunnen ihres gewaltigen Wachstums.

Der neue Mann riß gar nichts Altes, Scheinehrwürdiges nieder, er beging nur nicht den Fehler des pietätvollen Zuwartens und Stützens.

Was war, lag am Boden, und das sollte liegen bleiben. Aber die Kräfte, die überhaupt noch nicht an die Oberfläche gekommen waren, die weckte er laut. Die Einrichtung der für die Gesellschaft neuen „Stettin-New York-Linie" soll dabei nicht als das Besondere erwähnt werden, wenn hierbei eine Hinweisung auf die in der Generalversammlung 1886 vom Aktionär Matthiason gegebene Anregung, neue Linien einzurichten, und auf das entschiedene Nein aus der Versammlung auch am Platze ist.

Diese neue Linie war ja ziemlich bequem einzurichten, da sie bis dahin nur in wilder Fahrt mehr vernachlässigt als gepflegt wurde. Es kam hinzu, daß das vorherige Unternehmen auf dieser Linie wirtschaftlichen Schiffbruch erlitten hatte.

Das Geschäft auf dieser Linie entwickelte sich nach den Erwartungen.

1886:	1603	Personen	in	8	Fahrten,
1887:	1965	"	"	11	"
1888:	3429	"	"	13	" .

Im Jahre 1887 wurde das Aktienkapital von 15 auf 20 Millionen erhöht und eine erste 4% Prioritätsanleihe von 10 Millionen Mark aufgenommen. Wenn schon zum Kriegführen Geld gehörte, um so mehr zu dem friedlichen Neuaufbau. Es war im besten Sinne des Wortes werbendes Kapital, das zur Beschaffung der Schnelldampfer Augusta Viktoria und Columbia diente.

Auch das sozialpolitische Wirken der Gesellschaft nahm im Jahre 1887/88 einen großen Anfang. Die Einrichtung einer Invaliden-, Witwen- und Waisen-Pensionskasse für Angestellte mit einem Stiftungsfonds von 30 000 ℳ zeigt, daß das Streben nicht nur auf die äußern Vorteile gerichtet war.

In Amerika war zur Repräsentation der Gesellschaft Carl Schurz gewonnen worden, und der New Yorker Frachtdienst wurde, wie der von Hamburg nach New York, in eigenen Betrieb genommen.

Die Dividenden stiegen von	1886	1887	1888 auf	1899
	4%	6%	8%	11%.

„Dieser Konvention mit den am nordamerikanischen Passagegeschäft beteiligten kontinentalen und britischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften war es möglich, die Überfahrtpreise während des ganzen Jahres auf ihrer jetzigen Höhe zu erhalten, ein Resultat, das um so erfreuender ist, weil sich gleichzeitig eine bedeutende Zunahme unsers

Passageverkehrs ergeben hat." So teilte der Jahresbericht über 1888 mit. Bis jetzt gehörten drei Linien zur Gesellschaft:

Hamburg-New York-Linie,
Stettin-New York-Linie,
Westindisch-Mexikanische Linie.

In diesem Jahre, 1888, wurden auch noch die letzten vier Dampfer der Carr-Linie angekauft: Australia, Polynesia, California und Polaria.

Auch die früher den Verkehr und das Wachstum behindernden hamburgischen Hafenverhältnisse wurden einer Veränderung unterzogen, der Freihafen wurde damals gerade gebaut, und die Paketfahrt nahm nun einen mit allen damals bekannten und neuesten Hilfsmitteln ausgestatteten Hafenkai zur eigenen Verfügung.

Unter Arbeiten, Schaffen und Bauen kam das Jahr 1889 heran. Das alte Schiffsmaterial war zum Teil schon abgestoßen.

Die ältesten Schiffe Westphalia und Silesia konnten 1887 bei einer doppelten Neubestellung („Ascania und Colonia") sehr vorteilhaft in Zahlung gegeben werden. Die Frisia (1872 erbaut) ging auch durch Verkauf ab, ebenso der Dampfer Lessing (Baujahr 1873). Die Hammonia, der Stolz von 1886, ging fast zum Buchwert nach Frankreich, Cyklop wurde auf einer Auktion gut veräußert.

So war Platz geschaffen worden. Und an die Stelle des Alten trat das Neue in verbesserter Form und vermehrter Anzahl.

Der Schiffspark wurde mit modernen Schiffen ausgestattet, Schiffe, die alle bis dahin gemachten technischen Erfahrungen in sich trugen.

Der deutschen Schiffsbauindustrie und der voranschreitenden Technik half die hamburgische Gesellschaft im Jahre 1889 zur Ruhmesleistung.

In der Chronik der Schiffahrt heißt es nur mit kurzen und starken Worten:

1889. Erster deutscher Doppelschraubendampfer
Augusta Victoria
(Hamburg-Amerikanische Paketfahrt-Aktien-Gesellschaft).

Mit dem ersten deutschen Doppelschraubendampfer Augusta Victoria hatte die H.A.P.A.G. als erste der deutschen Schiffsbauindustrie eine neue Aufgabe gestellt. Der damalige Chef der Admiralität, Admiral von Stosch, verwendete sich sehr für die Stettiner Vulcan-Werft, der nun auch der Bau übertragen wurde. Bismarck selbst war es, der auf Grund eines Gutachtens des damaligen Prinzen Wilhelms (des jetzigen Kaisers) die Berücksichtigung der deutschen Werft nahelegte.

Welche Befriedigung in Deutschland diese Schiffsbestellung der H.A.P.A.G. beim Vulcan verursachte, das ergibt sich nicht nur aus der Beglückwünschung des Vulcans

durch den damaligen Prinzen Wilhelm (jetzigen Kaiser), sondern auch aus einer Äußerung der Hamburgischen Börsenhalle. Diese schrieb am 29. Oktober 1887:

„Wie wir erfahren, ist heute einer der beiden Schnelldampfer in Auftrag gegeben worden usw. Wir geben gern unserer aufrichtigen Genugtuung darüber Ausdruck, daß der erste Schnelldampfer, für den die H.A.P.A.G. Auftrag erteilt, von einer deutschen Schiffswerft und Maschinenfabrik erbaut wird.

Es gibt sich darin das volle und jedenfalls berechtigte Vertrauen zu erkennen, daß die deutsche Industrie imstande ist, auch diese neuen, ihr gestellten Aufgaben zu genügen. Die Bremer Schnelldampfer sind bekanntlich bisher sämtlich in England gebaut worden. Wir beglückwünschen sowohl die Verwaltung der Paketfahrtgesellschaft als den Vulcan zu dem beiderseits gefaßten Beschluß." —

Das Glückwunschtelegramm des Prinzen Wilhelm an den Vulcan lautete:

„Spreche Ihnen aus vollem Herzen meinen besten Glückwunsch aus, möge sie (die Herstellung) dem Vulcan und seinen Arbeiten zum Segen gereichen und manche andre nach sich ziehn."

Es war für die H.A.P.A.G. kein geringes Risiko, denn ein Fehlschlag im Bau mußte sie in der Aufwärtsbewegung sehr empfindsam hemmen.

Aber es zeigte sich hier, daß bisher für den deutschen Schiffbau nur die Aufgaben gefehlt hatten. Hatte die Augusta Victoria schon mit 18 Knoten Geschwindigkeit die Erwartungen übertroffen, so stellte sich der Stettiner Vulcan mit der Erbauung des Fürsten Bismarck (1889) in die Reihe der ersten Werften.

Über diesen Dampfer schrieb die amerikanische Fachzeitschrift „Scientific American" am Schlusse eines längern Berichts über die erste Fahrt:

> „Auf dieser Reise betrug der Kohlenverbrauch in 24 Stunden 262 t, und es wird behauptet, daß die Maschinen des neuen Dampfers tatsächlich mehr leisten als die der City of Paris und der City of New York bei einem Verbrauch von etwa 330 t. Soviel steht aber fest, daß der Fürst Bismarck, soweit ein Urteil bisher möglich, wohl geeignet ist, die englischen Schiffbauer einigermaßen zu überraschen, indem es den Anschein hat, als gebühre ihm ein Platz neben den besten, auf englischen Werften gebauten Schiffen."

Die erste Reise war eine großartige Rekordfahrt, die von Southampton nach New York nur 6 Tage 14 Stunden und 7 Minuten dauerte.

Lange Jahre behauptete der Fürst Bismarck den Ruhm, „der größte und schönste deutsche Schnelldampfer" zu sein.

Die absolute Vorherrschaft des bremischen Norddeutschen Lloyds, der noch 1885 so über jeden Zweifel nicht nur erhaben, sondern auch ein für allemal gesichert schien, bestand 1889 nicht mehr.

Zwar das Lloydkapital stellte noch immer das Doppelte des hamburgischen Paketfahrtkapitals dar: 42,8 zu 84,91 Millionen, aber der hamburgische Schiffsraum rückte nahe an den des Lloyds: 123 225 zu 156 061.

Die Zunahme betrug:

bei der H.A.P.A.G.	63 225 t,
beim N. L.	38 400 t.

Der Besitz der beiden modernsten Doppelschrauben-Schnelldampfer bedeutete für Hamburg aber eine Werbekraft, die weit über den Zahlenwert des Schiffsraumes hinausging.

Den Rang als Bahnbrecherin in der Handelsschiffahrt mußte Bremen jetzt mit Hamburg mindestens teilen.

Von der stillen Sättigung und Zufriedenheit, die in Hamburg jeglichen guten Wirtschaftsepochen bis 1880 immer gefolgt war, verspürte man nun nichts mehr. Niemals wieder seit 1884 kam es in einem Geschäftsbericht zum Ausdruck.

„So, bis hierher sind wir gekommen, nun wollen wir dabei fett werden“. Die neue Parole blieb: vorwärts und überall hin. —

Bis 1891 waren zwei weitere Linien in den Dienstbetrieb genommen worden:

	1886	1887	1888	1889	
Hamburg-Baltimore mit	—	—	—	13	regulären
Interkolonialer Dienst	17	23	24	22	Reisen.

Die Schnelldampferflotte wurde weiter rasch ausgebaut. Die Normannia und Fürst Bismarck gaben der Gesellschaft ein Schiffsmaterial an die Hand, mit dem sie sich den ersten und von den Passagieren und Ex- und Importeuren bevorzugtesten Platz erobern konnte.

In der Güterbeförderung hatte Hamburg ja schon immer den Vorrang vor Bremen, aber nun geschah auch das, was noch vor wenigen Jahren von jedem Seefahrer für unmöglich gehalten worden wäre: Hamburg zog den Passagierverkehr mit größten Erfolgen an sich.

* * *

Kaum fünf Jahre waren verflossen, seit Albert Ballin in die Leitung der Paketfahrt eingetreten war. Aber die Früchte seines organisatorischen Werkes wurden schon fühlbar.

Mit seinem zielvollen Streben ging die hamburgische Gesellschaft energisch mit. Das erste Jahr des neuen Jahrzehnts führte der Gesellschaft nicht nur mehrere eigene Neubauten, sondern auch durch Kauf einer

ganzen Flotte (Hansa) eine starke Vermehrung des Schiffsraumes zu.

Neuen Plänen, die auf die Erweiterung des Liniennetzes gerichtet waren, wurden auf diese Weise schon die wirkenden Kräfte beschafft.

Das Aktienkapital war inzwischen auf 30 Millionen erhöht worden.

Bis zum Jahre 1890 war die Schiffahrt lediglich eine Sache des Zwanges.

Die Reisen wurden von den Passagieren gemacht, weil sie Geschäfte im Auslande zu erledigen hatten, die Auswanderer suchten jenseits der Heimat neuen Boden, um die Kräfte zu versuchen, — aber es war kaum einer unter den Passagieren, der lediglich, um sich eine Erholung oder nur ein Vergnügen zu verschaffen, die Seefahrt unternahm.

Das Schiff war nur ein Beförderungsmittel für notwendige Reisen. — Da brachte Albert Ballin den Plan zur Ausführung, im Winter Vergnügungsreisen zur See zu veranstalten.

Die neuen Schnelldampfer enthielten ja alles, was die Technik für die Sicherheit geschaffen hatte, aber das Innere der schnellfahrenden Dampfer glich doch auch schon einer luxuriösen Wohnstätte auf dem Lande.

Neben der Sicherheit war auch der Bequemlichkeit, der Behaglichkeit und dem Luxus aller Platz geschaffen worden.

Warum sollten sich Passagiere nicht auch einmal diesen Schiffen zu einer Vergnügungsfahrt anvertrauen?

Der sagenreiche Orient, die Levante, Italiens viel gepriesene Küste waren Ziele dieser Reisen. —

Mancher Seemann lächelte über den Plan; die am Alten, Ehrwürdigen klebten, prophezeiten ein schlimmes Ende solcher bis dahin unerhörter Fahrten. Aber die Passagiere dachten anders, — sie kamen einmal — und kamen wieder. —

Damit war das Meer als Arzt, als die ständige Heilkraft erobert.

Was mit der Einrichtung der Fahrten wohl nur ahnend gefühlt wurde, das bestätigte die Wissenschaft gleich danach so fest, daß die Reisen zur See heute zu den wirksamsten und besten Heilmitteln im Arzneischatze der Mediziner zählen.

Diese Orientfahrten wurden natürlich im Fahrplan behalten, da sie „in jeder Beziehung ein sehr befriedigendes Resultat ergeben hatten".

An anderer Stelle will ich im Zusammenhange die Geschichte der Seetouristik behandeln.

Hier nur soviel von dem Beginne dieser Fahrten.

* * *

Die Schaffung geeigneter Hafenverhältnisse in Hamburg war nicht ganz leicht.

Um diese Frage ganz richtig beurteilen zu können, muß man auch die hamburgischen Staatsverhältnisse, die natürlichen Erschwerungen eines im größten Stile vorzunehmenden Hafenausbaues richtig in Betracht ziehen. Soweit solche natürlichen Erschwerungen für den hamburgischen Staat vorhanden waren, mußte und wird man heute noch die „höhere Gewalt" dafür verantwortlich machen. Die immer wieder notwendige Elbkorrektion, die noch unserer Zeit eine schwere Aufgabe stellt, wurde erst 1897 begonnen und 1905 vollendet, soweit dabei von einer Vollendung für die Dauer gesprochen werden kann.

Die großen Hafenanlagen wurden erst in späten Jahren beendet. (Hansahafen 1893, Kuhwärder 1903, Kaiser-Wilhelm-Hafen 1903, Ellerholzhafen 1903.)

Zu den natürlichen Erschwerungen kamen noch andere, die am deutlichsten durch einen Passus des Geschäftsberichts über 1891 erklärt werden.

„Als wir uns im Jahre 1888 entschlossen, unsern Betrieb nach dem Amerikakai zu übertragen, befanden wir uns in einer Zwangslage. Für die Zwecke der Zollverwaltung bedurfte der Staat unserer Betriebsstätten am Jonas, auch war natürlich angesichts des Zollanschlusses unser Übergang in das Freihafengebiet kaum zu vermeiden. Die Behörden glaubten aber seinerzeit, vornehmlich unter Hinweis auf die Interessen des staatsseitigen Kaibetriebes und der räumlichen Verhältnisse, unserm dringenden

Wunsche um Überlassung eines Kais zum eigenen Betriebe auf dem diesseitigen Elbufer nicht entsprechen zu sollen, und es blieb uns — da wir diesen eigenen Betrieb nicht opfern konnten — keine Wahl, als auf dem jenseitigen Ufer der Elbe den Amerikakai, und zwar zu einer hohen Miete in Pacht zu übernehmen.

Inzwischen haben sich die damals ausschlaggebenden Verhältnisse geändert. Die umfangreichen Hafenbauten haben mehr Platz geschaffen, als gegenwärtig erforderlich ist; auch hat es sich erwiesen, daß der Staat bei der Verpachtung des Amerikakais an uns eine ganz unverhältnismäßig bessere Verzinsung erzielt, als durch den Betrieb der Kais in Staatsregie. Diese Tatsachen haben den Behörden vermutlich Anlaß gegeben, ihre Abneigung gegen die Verpachtung diesseitiger Kaistrecken zu überwinden, ein Umstand, der darin zum Ausdruck kam, daß man einer a n d e r n hiesigen Dampfschiffahrts-Gesellschaft die Pachtung eines Kais auf dieser Seite anstellte. Da die betreffende Gesellschaft einerseits mit Rücksicht auf die Höhe der geforderten Miete die Anerbietung ablehnte, wir aber andererseits im Hinblick auf die geschilderten Vorgänge ein Recht auf besondere Berücksichtigung zu haben vermeinen, haben wir im November 1891 an die betreffenden Behörden einen bezüglichen Antrag gerichtet, dem aber bis zum heutigen Tage eine Erledigung nicht zuteil geworden ist.

Wir vermögen nicht anzunehmen, daß die Behörden sich unserm Antrage gegenüber ablehnend verhalten können, denn es scheint doch nicht im Interesse des Staates zu liegen, daß man ein hamburgisches Unternehmen von der Bedeutung des unserigen in die Zwangslage bringt, seinen Betrieb zum großen Nachteil für sich und einen überwiegenden Teil des hamburgischen Handels auf der andern Seite der Elbe zu vollführen, während auf dem diesseitigen Ufer jetzt Raum genug vorhanden ist, so daß fremdländische Reedereien und nicht in regelmäßiger Fahrt nach Hamburg kommende Dampfer gegen uns in Vorteil gesetzt werden.“

Die Finanzdeputation, das muß billigerweise hier auch gesagt werden, wehrte sich aber gegen diesen Passus, den die Börsenhalle übernommen und durch eine nicht gerade sanfte redaktionelle Anmerkung noch verschärft hatte.

Die Finanzdeputation legte in dem Schreiben an die Börsenhalle summarisch Verwahrung gegen den Vorwurf ein, dessen Berechtigung sie durch höhere Gewaltwirkung, der die Hafenbauten in Cuxhaven unterlägen, abstreitet. Und wegen des weitergehenden Antrags der Kaiverlegung sagte sie: „Die Erledigung der Sache in einer oder der andern Weise ist aber nicht nur für die Gesellschaft, sondern auch für die Staatskasse und die Kaiverwaltung von so erheblicher Bedeutung, daß der Behörde nur dann ein Vorwurf mit Recht gemacht werden könnte, wenn sie eine so wichtige und schwierige Angelegenheit im ein-

seitigen Interesse der Antragstellerin übereilt entschieden hätte."

Nun, die spätern Verhältnisse haben jedenfalls der Antragstellerin recht gegeben.

Auch in Cuxhaven verschleppte sich der Beginn des Hafenbaues so sehr, daß die Gesellschaft mit der Verwaltung des oldenburgischen Hafens Nordenham in Verbindung treten mußte, um den Winterdienst des Schnelldampferverkehrs nicht etwa ganz brach liegen lassen zu müssen.

Der wirtschaftliche Status stellte sich 1891 folgendermaßen dar:

Aktienkapital	30 Millionen.
Schiffstonnage (nach Übernahme der Hansadampfer)	165 500 Br.-R.-T.
Liniennetz	7 Linien.

Hamburg—New York, Stettin—New York, Hamburg—Baltimore, Hamburg—Philadelphia, Westindisch-Mexikanische Linie, Hamburg—Boston, Hamburg—Kanada.

Die Ausdehnung des Liniennetzes schaffte der Gesellschaft nun eine größere Unabhängigkeit von den schwankenden Konjunkturen auf einer Linie.

Die Übernehmung des Hansadienstes ermöglichte die Einrichtung der regelmäßigen Linien nach Kanada und Boston.

In diese Zeit fällt auch die Gründung des Nordatlantischen Reedereiverbandes.

Mit diesem Verband hat es folgende Bewandtnis:

Geschlossen wurde der Verband zwischen der H.A.P.A.G. (auch für die Sloman-Union-Linie), Norddeutschen Lloyd, Holland-Amerika-Linie in Rotterdam und Red-Star-Linie in Antwerpen.

Auf der Kölner Konferenz (1885) wurde der Grundstein zum Verbande gelegt.

Die Großseeschiffahrt war allmählich auf den Punkt gekommen, wo die rücksichtslosen Konkurrenzkämpfe schließlich zu einem Kampfe Aller gegen Alle ausarten mußten. Keiner konnte sich nach solchen Kämpfen noch Sieger nennen, weil letzten Endes die durch die Kämpfe verursachten Verluste die ganze transozeanische Schiffahrt trafen.

Aus diesem schweren Dilemma mußte ein Ausweg gesucht und gefunden werden.

Gesucht und geahnt hatte ihn die H.A.P.A.G. der anfangenden achtziger Jahre, gefunden hatte ihn die neue Leitung 1891/1892.

Es mußten alle Kontrahenten bindende Abmachungen treffen, die ein zielloses Herunterdrücken der Frachtraten und des Zwischendeckpreises zur Unmöglichkeit machten.

Wie weit man aber von wirklich bindenden Abmachungen trotz des Verbandes selbst 1892 noch entfernt war, das lehren die scharfen Wirtschaftskämpfe zwischen Hamburg und Bremen und den kontinentalen Linien mit der Cunard-Line in den spätern Jahren.

Doch das sei hier nur angedeutet.

Was es zunächst zu konstituieren galt, war eine Verteilung der Arbeitsgebiete, der Bestimmungen über Beförderungspreise für Auswanderer. Soweit eine solche Abgrenzung überhaupt zu erreichen war. Zunächst beteiligten sich die englischen Linien auch an diesem Verbande, doch sie sprangen später wieder ab, und es entwickelte sich deshalb mit ihnen der schon angedeutete scharfe Konkurrenzkampf.

Es kommen mehrere Gründe zusammen, die eine friedliche Vereinbarung über die Arbeitsabgrenzungen der einzelnen Schiffahrtslinien dringend erforderten.

Nur die Meeresküsten und ein schmaler Saum des Meeres unterliegen der staatlichen Oberhoheit, den Gesetzen des Landes.

Aber der Ozean, das offene Meer ist frei, ist eine unendlich breite Verkehrsstraße, auf der nur ein Recht für Alle gilt, das Recht und die Pflicht zur Befolgung aller Sicherheitsmaßregeln für die Erhaltung von Leben und Gut.

Diese Rechte und Pflichten regelt ein zwischen allen Kulturländern vereinbartes Seestraßenrecht, dem die Schiff-

fahrt durchweg unterworfen ist, unabhängig von ihrem Wollen oder Nichtwollen.

Aber damit erschöpft sich auch die Einwirkungs- und Regelungsgewalt der Staaten auf den Verkehr über die Meere.

Auf den Wirtschaftskampf zwischen den regulären Linien und den sogenannten wilden Fahrern, den Trampfahrern, kann keine staatliche Autorität oder Macht der Paragraphen einen Einfluß zugunsten oder zuungunsten ausüben.

Es ist allein eine Sache der Beteiligten und Betroffenen.

Dies sind ja auch die Gründe, die eine absolute Monopolstellung einer einzelnen Gesellschaft unmöglich machen. Und würde sie der Heimatstaat selbst durch die gewaltigsten Subventionen so stark machen, daß mit ihr keine andere Gesellschaft noch wetteifern könnte, so würde dieses Streben in der Unmöglichkeit, die Staatsmacht auf dem hohen Meere auch auszuüben, ihr Ende, sogar mit Schrecken, finden.

Denn nur diese Wirtschaftsmacht ist unangreifbar, die unter allen Umständen zu Recht an der militärischen Heimatsmacht einen sichern Rückhalt hat. Die Verstaatlichung einzelner Gesellschaften, wie sie in den Anfangsjahren des neuen Jahrhunderts aus Furcht vor Morgans Einfluß befürwortet wurde, scheiterte außer an anderm auch aus diesen Gründen.

In dem der Verstaatlichungsfrage gewidmeten Sonderkapitel führe ich das weiter aus.

Im Jahre 1893 waren die einzelnen Gesellschaften nun auf dem Punkt angekommen, der die Regelung notwendig machte. Vor allem war der Boden für eine solche Regelung auch schon richtig und gut vorbereitet. (Kölner Konferenz.)

Der Nordatlantische Dampferlinienverband regelte deshalb zwischen den beteiligten Gesellschaften

1. Das Auswanderergeschäft.

Dieses Geschäft hatte bei den einzelnen Gesellschaften gewissermaßen eine Tradition, die niemand gutwillig zugunsten einer andern aufgegeben hätte. Deshalb trug die Vereinbarung dieser Tradition Rechnung.

Die genauen Einzelheiten können naturgemäß weder hier noch überhaupt an die nur theoretisch interessierte Öffentlichkeit gebracht werden.

„Nur soviel sei berichtet, daß eine Teilung der Auswandererbeförderung nach festen, historisch gewordenen Anteilen geschah, die durch kleine Preisheraufsetzungen in der Linie, die zuviel Zustrom hatte, durch Preisnachlässe in der andern, die ihre vertragsmäßigen Anteilszahlen nicht erreichte, ungefähr tatsächlich reguliert wurde. Außerdem aber wanderten auch die Gewinne aus diesem ganzen Geschäft in eine gemeinsame Kasse (einen Pool,

der der ganzen Einrichtung die international übliche Bezeichnung gab) und wurden nach den verabredeten, festen Anteilen verteilt, so daß kein Teil ein wesentliches Interesse mehr hat, seine Beförderung und seine Expeditionen über die ihm zukommenden Anteile hinaus auf Kosten des Partners zu steigern" (Thiess).*)

Eine solche Regelung hatte auch noch eine andere günstige Verminderung der Propagandakosten zur Folge.

Denn wenn selbst die geschickteste Propaganda und Reklame, die von der Vereinbarung einmal gezogene Grenze nicht verändern durfte, so war es doch herausgeworfenes Geld, hierfür auch nur einen Pfennig über das Gewöhnliche aufzuwenden.

Das alles half die wirtschaftliche Grundlage der sozusagen organisierten Schiffahrt stark machen, weil allem andern Streben das gemeinsame Interesse vorangestellt war.

Jeder Außenseiter hatte nun den ganzen Pool gegen sich. Und nirgends und niemals ließ sich eine Einigkeit wieder so rasch befestigen, als wenn es je galt, einen Einbruch in die vom Pool seinen Mitgliedern garantierte Arbeitssphäre mit vereinten Kräften abzuschlagen.

Als nun die englischen Linien nach dem Konkurrenzkampfe 1894 sich nolens volens dem Pool näherten (es kam 1895 zu einem Rückversicherungsabkommen mit

*) Prof. Dr. Karl Thiess: Die Hamburg-Amerika-Linie. Moderne Zeitfragen. Berlin.

ihnen), da konnte die Welt der Auswanderer unter den Teilnehmern am Pool gleichsam aufgeteilt werden.

England mit der Zugabe Skandinavien den Engländern, der Kontinent, der Osten und Südosten den andern Linien.

Die Erfahrungen, die mit dem Pool gemacht wurden, ließen den Wunsch aufkommen, die friedlichen Vereinbarungen noch auszudehnen.

„Die Verträge des Nordatlantischen Reedereiverbandes haben auch im verflossenen Jahre zur Zufriedenheit der vereinigten Parteien gewirkt und haben mit die Veranlassung gegeben, daß zwischen uns und dem Norddeutschen Lloyd ein noch engerer Anschluß aneinander herbeigeführt worden ist. Wir haben mit der Verwaltung des Lloyd einen mehrjährigen Vertrag geschlossen, nach dem wir nicht nur die Linien zwischen New York und dem Mittelmeere für gemeinsame Rechnung betreiben, wir haben vielmehr auch das Kajütsgeschäft von und nach Hamburg, Bremen und Southampton, sowie den ausgehenden Frachtverkehr nach bestimmten Anteilen geregelt und zwischen uns die Konkurrenz dadurch beseitigt. Daß durch diese Vereinigung die Erwerbskraft der beiden Gesellschaften in hohem Maße gesteigert wird, ist ebenso sicher, wie es zweifellos ist, daß dieses Bündnis den deutschen Gesellschaften eine Machtstellung verleiht, die wohl ausreicht, die bestehende Konkurrenz in ihren Grenzen zu halten und sich gegen neue Konkurrenz-Unternehmen erfolgreich zu schützen.“

So klangs schon über 1893 im Geschäftsbericht der H.A.P.A.G.

„Die Verträge, durch die unsere Gesellschaft mit dem Norddeutschen Lloyd, der Red-Star-Linie und der Niederländisch-Amerikanischen Dampfschiffahrtsgesellschaft im Nordatlantischen Dampfschiffsreederei-Verbande vereinigt ist, sind auf drei Jahre verlängert worden, nachdem erfreulicherweise im September auch die britischen Konkurrenzlinien eine vorläufig gleichfalls auf drei Jahre bemessene Vereinigung mit uns abgeschlossen haben.“ (1894, Geschäftsbericht.)

II. Das Kajütgeschäft.

Diese drei Jahre bereicherten die Erfahrungen der beteiligten Gesellschaften so sehr, daß im Jahre 1896 eine noch weitergehende Ausgestaltung der Poolrechte und Verpflichtungen vorgenommen wurde, wie sie im Gesellschaftsbericht über 1896 näher ausgeführt wird.

„Die Erfolge dieser Verbindungen und die Erkenntnisse, daß nur durch die Herbeiführung von möglichst umfassenden Betriebsgemeinschaften die großen Reedereien ihre Geschäfte erfolgreich zu führen vermögen, hat endlich auch den Abschluß von Vereinbarungen zwischen den in Betracht kommenden Gesellschaften bezüglich einer gemeinsamen Regelung der Bedingungen für den Kajütsverkehr ermöglicht.

Bisher hat die Beförderung von Reisenden der ersten und zweiten Klasse infolge des mangelnden Einverständnisses zwischen den Gesellschaften Resultate ergeben, die zu den großen Aufwendungen, die die Reedereien gerade diesem Verkehr widmen müssen, in einem außerordentlich ungünstigen Verhältnis stehen.

Der Kajütsverkehr zwischen den Vereinigten Staaten und Europa, der, beide Wege gerechnet, sich im letzten Jahre schon auf mehr als 200 000 Personen bezifferte, wird noch in normalen Zeiten und angesichts der wachsenden Reiselust sowie des steigenden Vertrauens in die Sicherheit der modernen Schnelldampfer einer außerordentlichen Entwicklung fähig sein, und den Gesellschaften, wenn sie sich zum gemeinsamen Wirken auf diesem Gebiete verbinden, großen Nutzen bringen können."

Zur Weiterentwicklung von 1891 ab ist nun folgendes zu sagen.

Das Jahr 1892 brachte über Hamburg unermeßbares Unglück. Die Cholera wütete und forderte sich Opfer an Leben und an Gütern. Hamburg war von aller Welt wie abgeschlossen. Keine Mauer, keine militärische Umzingelung, keine Belagerung hätte die Abschließung so fest machen können, wie es die Furcht aller Welt vor Hamburg tat.

Menschen und Güter aus Hamburg waren verfehmt, der Handel lag brach danieder, und als die Gefahr selbst

schon im Schwinden war, da wich das lähmende Entsetzen doch nicht von der übrigen Welt. Viel trug dazu bei, daß Hamburg nicht schuldlos an den ganz unglaubbaren Mißverhältnissen in hygienischer und sanitärer Beziehung war, die ein so rasches und verderbliches Ausbreiten der Cholera wohl allein nur möglich machten.

Die Beförderung von Zwischendeckreisenden von Hamburg aus mußte nach dem Ausbrechen der Cholera ganz eingestellt werden.

Als aber nach dem Erlöschen der Seuche die Wiederaufnehmung des Verkehrs selbst wieder möglich erschien, da hinderte ein Erlaß des Präsidenten der Vereinigten Staaten den Verkehr in weit verhängnisvollerer Weise noch als die Cholera selbst.

Die Bestimmung, daß jedes mit Auswanderern im Zwischendeck besetzte Schiff in nordamerikanischen Häfen sich einer 20tägigen Quarantäne unterziehen müsse, war gleichbedeutend mit einem gänzlichen Verbot der Einwanderung.

Es blieb der Gesellschaft nun nichts anders zu tun übrig, als im Einverständnis mit dem Nordatlantischen Reedereiverbande ab 1. Januar 1893 die Beförderung von Zwischendeckern so lange einzustellen, bis in Amerika eine andere Auffassung von der Gefahr der Seucheneinschleppung sich durchsetzte, oder die Regierung wenigstens die jeden Verkehr völlig unterbindenden Bestim-

mungen aufhob. Kein Wunder daher, wenn die Geschäfte in ganz gewaltigen Maßen zurückgingen, und diese Jahre ohne Dividenden bleiben mußten.

Der Geschäftsbericht über 1893 verzeichnet diese Mißfälle nur kurz, weil ja selbst eine eingehende Beschreibung und eine Erörterung der Berechtigung oder Nichtberechtigung an der Sache selbst nichts hätte ändern können. Außerdem war die Öffentlichkeit auch von dem jeweiligen Stande der Dinge durch die Presse unterrichtet worden.

Es sei deshalb hier auch nur der kurze Passus des Geschäftsberichts wiedergegeben:

„Die Nachwehen der Cholera-Epidemie haben unsere Betriebsergebnisse im verflossenen Jahre in fast ebenso hohem Maße beeinflußt, wie die große Katastrophe selbst es im voraufgegangenen Jahre getan hatte. Sowohl die Personen- als auch die Güterbeförderung hatte fortgesetzt unter dem Mißtrauen zu leiden, das man gegen den Gesundheitszustand Hamburgs im Inlande und Auslande noch aufrecht erhielt. Wir mußten uns daher entschließen, den Verkehr, der sich von Hamburg abwandte, soweit es mit Rücksicht auf Verträge mit befreundeten Dampfschiffs-Gesellschaften möglich war, in andern Häfen aufzusuchen, und es ist uns, indem wir mit unseren Schiffen die skandinavischen und italienischen Häfen, sowie Antwerpen befuhren — wenn auch nicht ohne große Kosten und Weiterungen —, gelungen, unsere Frequenzziffern

annähernd auf der Höhe des voraufgegangenen Jahres zu erhalten.

Besonders schwer getroffen wurden wir durch die Verfügungen der Staatsbehörden, die aus sanitären Gründen den großen russischen Auswanderungsverkehr, der in den letzten Jahren bis zu 50% der gesamten Auswandererbewegung über Hamburg dargestellt hatte, absperrten. Unsere Einnahmen wurden durch diese Maßnahmen nicht nur um Millionen verringert, wir hatten vielmehr für Passageanweisungen (sogenannte Prepaid-Tickets), die schon früher in Amerika an Personen verkauft waren, die Verwandte aus der alten Heimat nachkommen lassen wollten, ca. ℳ 500 000,— zurückzuzahlen, weil wir die Beförderung nicht auszuführen vermochten.

Erst im Anfange dieses Jahres ist es uns, Dank dem wohlwollenden Beistande unserer Handelskammer, gelungen, die Rücknahme des Verbotes, soweit es sich auf die Absperrung des hamburgischen Staatsgebietes bezog, zu erwirken, freilich unter Einschränkungen, die uns auch heute noch gegen alle übrigen Häfen sehr in Nachteil setzen.

Wenn wir auch hoffen dürfen, daß diese Einschränkungen demnächst zurückgezogen werden und dadurch endlich wieder eine Parität zwischen Hamburg und den Konkurrenzhäfen hergestellt wird, so haben die trüben Erfahrungen des verflossenen Jahres es doch unabweisbar

für uns gemacht, Maßnahmen zu treffen, die, im Falle es wieder notwendig scheinen sollte, uns in Hamburg unter Ausnahmegesetze zu stellen, es uns ermöglichen, durch Verlegung unseres Betriebes einer ferneren Gefährdung der Existenz unseres Unternehmens aus dem Wege zu gehen."

Eine Maßregel der Direktion aus dem Jahre 1893 sei hier noch erwähnt, die aus besondern Gründen vorgenommene ungewöhnlich große Abschreibung auf den Wert der vorhandenen Schiffe. Diese Gründe lagen einmal in dem großen Rückgange des Geschäfts durch die amerikanische Krisis und dann in dem Bestreben der H.A.P.A.G., den vorhandenen Dampfertyp wieder durch einen verbesserten allmählich zu ersetzen.

Die Einstellung der 4 Dampfer der kleinen P-Klasse Prusia, Persia, Patria und Phoenicia deutete nur die Umwandlung an, die sich mit der großen P-Dampfer-Klasse vollziehen sollte.

Mit der 1895 in England gebauten Pennsylvania stellte die Gesellschaft das damals größte Schiff der Welt in ihren Dienst.

Der Pennsylvania folgten (1898/99) die Dampfer des gleichen in Deutschland erbauten Typs Pretoria, Patricia, Graf Waldersee.

Zur Zeit der schweren Krisis zeigte sich aber ein anderer, für Deutschland besonders erfreuender Umstand. Das

war die rasche und mit allen Mitteln durchgreifende Förderung der notwendigen Verlegung des Schnelldampferdienstes von Hamburg nach Wilhelmshaven durch die Behörden.

„Wir können dieses Umstandes nicht Erwähnung tun, ohne auch an dieser Stelle mit ehrerbietigem Danke des außerordentlichen Entgegenkommens und hohen Schutzes zu gedenken, der uns von der Königl. Preußischen Regierung, vom Reichsamt des Innern und von den Kaiserlichen Marinebehörden bei dieser Gelegenheit zuteil wurde. In wenigen Tagen und meistens auf telegraphischem Wege konnten die zahlreichen Einrichtungen, die die sehr schwierige Übertragung eines solchen Betriebes erforderlich machte, beantragt und erreicht werden, so daß wir unsere Expeditionen ohne Störung fortzuführen vermochten.“ (Geschäftsbericht 1903.)

Von 1893 ab führte die Gesellschaft statt der langen Bezeichnung H.A.P.A.G., die zu manchem Mißverständnis Anlaß gegeben hatte, den kurzen Rufnamen

Hamburg-Amerika Linie,

ohne jedoch den alten Namen der Firma H.A.P.A.G. aufzugeben.

Die Ergebnisse des Jahres 1894 waren wiederum sehr ungünstige. Die Zahl der Auswanderer fiel noch unter die Zahl von 1893, die an sich schon recht gering war.

Die Ziffern der beförderten Personen stellen sich für die Jahre 1890—1899 folgendermaßen dar:

	1890	1891	1892	1893	1894
H.A.L.	86 156	201 559	104 135	103 135	99 060
N. L.	125 997	213 950	203 498	203 258	140 766

	1895	1896	1897	1898	1899
H.A.L.	91 638	84 250	73 089	74 661	101 975
N. L.	148 525	160 146	140 584	161 963	197 226

Aus dieser Aufstellung ist zu ersehn, daß der Rückgang Hamburg und Bremen, um die Hauptvertreter der deutschen Schiffahrt überhaupt zu nennen, gleichmäßig traf. Es waren also keine Unterlassungen in der Organisation begangen worden, sondern die wirtschaftlichen Verhältnisse führten die niedersteigende Kurve herbei. —

Eine Vergleichung zu den Zeiterscheinungen des Jahres 1909/1910, die unter dem Titel „Fleischnot" immer wieder die öffentliche Meinung erregt, läßt das Scheitern eines Unternehmens der H.A.L. vom Jahre 1894 zu.

Die Gesellschaft hatte sich, gestützt auf die Erfahrungen und Erfolge der englischen Linien in diesem Geschäftszweige, der Einfuhr von lebendem wie auch geschlachtetem Fleisch aus Amerika zugewendet und die neuen großen Doppelschraubendampfer eigentlich diesen Zwecken der Güterbeförderung angepaßt.

Es ist ganz zweifellos, und es wird von der Gesellschaft in dem Bericht über 1894 auch zugestanden, „daß sich unter einigen Sendungen von Rindvieh, das wir aus New York hier angeliefert hatten, einzelne Fälle des sogenannten Texasfiebers gezeigt hatten".

Der englischen Regierung waren solche Fälle auch nicht unbekannt geblieben, denn was auf der deutschen Linie passierte, blieb auf den englischen um so weniger aus, als diesen aus den Transporten eine der besten Einnahmequellen erstand.

Aber die englische Regierung bekam ihre Entschließungen doch nicht von einer mächtigen agrarischen Gruppe diktiert.

Diese Gruppe, keineswegs an Zahl bedeutend, war und blieb aber in Deutschland die Lenkerin der Regierung.

England glaubte sich durch Anordnung von Observationen und Schlachtung des Viehs in den Hafenstädten gegen Gefahren hinreichend geschützt. Und es schien auch dabei das richtige Maß von Vorsorge getroffen zu haben, denn die Geschichte und die Erinnerung weiß nicht von den Katastrophen zu berichten, die Deutschland nach der Meinung der agrarischen Clique unbedingt treffen mußte, wenn die Regierung nicht die ganze Einfuhr verboten hätte.

Aber der Handel mußte in Deutschland, trotz seiner die Landwirtschaft um das Vielfache überragenden numerischen Bedeutung, und auch trotz seines Einflusses auf die Blüte des Reiches, immer hinter der Landwirtschaft rangieren.

Es ist hier nicht die Stelle, über diese Verhältnisse sich auszulassen, insbesondere nicht, zu untersuchen, ob dieser Zustand durch Zufälligkeiten, durch Gesetzgebung oder durch eine mehr laute als berechtigte Agitation sich bilden konnte. Gerade unsere Zeit läßt das Verständnis für die Maßregel der Regierung, allerdings nicht als eine Zustimmung, besonders stark werden.

Genug, der lohnende Transport mußte unterbleiben.

* * *

Der Konkurrenzkampf mit den englischen Linien, der das seinige zur Schädigung der Geschäfte beigetragen hatte, erfuhr bei seiner Ausdehnung des Nordatlantischen Dampfschiff-Reedereiverbandes auf die konkurrierenden englischen Linien, vorläufig auf drei Jahre, auch Beendigung.

Das ganze Jahr 1895 war von großen und kleinern Wirtschaftskriegen angefüllt.

Was nicht durch Verordnungen verdorben wurde, das besorgte der deutsch-spanische Handelskrieg, der durch Ablehnung des deutsch-spanischen Handelsvertrags durch den spanischen Senat (1894) verursacht wurde.

Nach einer Pause von drei Jahren konnte aber dennoch wieder eine Dividende von 5% verteilt werden. Der Lloyd, der allerdings zum Unterschiede von der H.A.L. im

Jahre 1893 eine 3%ige Dividende gegen 0 der H.A.L. verteilte, fiel dafür 1895 aus.

Von neuen Unternehmungen dieses Jahres müssen noch die den Orientreisen nachgebildeten Westindienfahrten erwähnt werden, die seit 1901 ebenfalls zur dauernden Einrichtung wurden.

Im Jahre 1896 vollzog sich eine vollkommene Veränderung der so lange daniederliegenden Wirtschaftslage.

Die Auswanderungsziffer allein wies keine bemerkbare Steigerung auf. Der Flottenbesitz wurde in diesem Jahre nicht nur an Zahl und Schiffsraum sehr wesentlich vermehrt, sondern er erfuhr durch die Vergrößerung der Augusta Victoria um 60 Fuß Länge wiederum den Versuch eines Neuen.

Schon tauchte hier und da die Befürchtung auf, ob die H.A.L. ihre Vergrößerung nicht doch allzu schnell betreibe, ob nicht vor allem bei einer rückschlägigen Konjunktur der große Flottenbesitz sich als eine Aufzehrerin der aufgespeicherten Kräfte würde unangenehm bemerkbar machen müssen.

Doch die Gesellschaft ließ sich durch solche Warnungen nicht aus ihrem Programm bringen. Sie konnte sich darauf berufen, daß der Status der gemeinsamen Wirtschaftsinteressen von Amerika und Deutschland ein derartiger sei, daß er jedes Experimentieren mit Kraftübungen aus sich selbst vereiteln müßte.

Beide Länder waren zueinander schon zu stark engagiert, als daß eins, ohne nicht selbst den schwersten Schaden auch zu erleiden, sich hätte vom andern zurückziehen können. Dennoch waren gewisse Befürchtungen berechtigt, die sich aus der übergesteigerten agrarischen Tendenz der deutschen Regierungspolitik einmal ergeben konnten. Naturgemäß mußte Amerika auf diese Tendenzen in gleicher Weise reagieren. Es war auch nicht zu befürchten, daß Amerika sich in absehbarer Zeit mit Einwanderern gesättigt zeigen werde. Noch immer lag ein Drittel des Landes brach und wartete auf die Kräfte, die ihnen die alte Welt erst abgeben mußte.

Aus sich selbst heraus waren die Vereinigten Staaten noch lange nicht imstande, dieses Manko an Menschenarbeitsmaterial zu decken. Ob sie es nun gern oder ungern taten, sie mußten ihre Länder dem Einwandererstrome gastlich öffnen. Daß sie dabei aber auch Schutzmaßregeln gegen unerwünschte Einwanderung aufstellten, taten sie nicht nur im eigenen Interesse. Solche Schutzmaßregeln können aber selbst bei rigorosester Handhabung den Verkehr im schlimmsten Falle nur auf kurze Zeit hemmen. Ausschalten und zurückdrängen können sie ihn dagegen nicht.

Die Einrichtung der neuen Genua-La Plata-Linie erwies sich als eine gute Maßregel trotz der starken Konkurrenz, die auf dieser Linie bereits bestand.

Aber es war hier wiederum der hohe Stand des Schiffsmaterials, das der Gesellschaft die Gunst der Reisenden erwarb. Hängt doch auf den langen Seereisen das Wohlbefinden und der Mut zu neuem Schaffen so sehr davon ab, ob und wie das Schiff die Wechselfälle der Meerfahrt zu überwinden vermag.

Gerade der Mangel an starken und luxuriös behaglichen Schiffen hat es wohl am meisten verschuldet, daß die moderne Seetouristik erst so spät einsetzen konnte.

Das Geschäftsjahr 1896 empfahl sich mit einer Dividende von 6%.

Die Gesellschaft näherte sich ihrem schönsten Jubiläum, dem Tage, an dem sich der entschlossene Gründungsakt der Hamburg-Amerikanischen Paketfahrt-Aktien-Gesellschaft zum 50. Male jährte.

Noch hatte sie vorher einen Kampf zu überwinden, wie ihn nur die Gegensätze unserer Zeit hervorbringen konnten: einen neunzehnwöchigen Streik der Hafenarbeiter und Seeleute.

* * *

Am 27. Mai 1897 war der Tag des Jubiläums.

Was war in dieser Zeit gewollt, was war geschaffen worden. Wars eine Schöpfung für den Tag oder für die Zukunft?

Auf diese Fragen konnte Antwort gegeben werden.

Lassen wir zuerst die Zahlen sprechen:

	Aktienkapital Mill. Mark	See-schiffe	Br.-Tonnage	Rundreisen
1847	0,46	3	1 600	—
1852	0,58	5	3 062	28
1857	2,88	13+ 9*	13 500	—
1862	2,88	12+10*	17 800	45
1867	4,77	12+14*	28 400	43
1872	10,5	21+25*	60 000	75
1877	15	19+27*	52 000	71
1882	15	23+24*	65 000	124
1887	16,25	29+23*	83 021	149
1892	30	48+42	154 182	293
1897	45	66+59	335 739	456

Die Steigerung in der ersten Godeffroyschen Epoche war also:

In 19 Jahren: von 1847—1886:

Kapital	0,46	auf	15 Millionen	= 14,54	Zuwachs
Schiffe	3	"	26/23	= 46	"
Tonnage, Br.-T. .	1600	"	71 237	= 69637	"
Rundreisen . . .	2	"	154	= 152	"
Linien	1	"	4	= 3	"

Die der neuen Epoche:

In 11 Jahren: von 1886—1897:

Kapital	15	auf	45	= 30 Millionen	Zuwachs
Schiffe	26/23	"	66/59	= 40/36	"
Tonnage, Br.-T. .	71237	"	335739	= 264502	"
Linien	4				
Reisen	154	"	456	= 302	"

* Hilfsschiffe.

Die Gesellschaft war inzwischen die größte der Welt geworden, und sie blieb es bis auf den heutigen Tag.

Es war ein beispielloser Aufschwung, der um so größer ist, als er von Beginn an erobert werden mußte.

Wieviel neue Aufgaben mußten in diesen elf Jahren der Schiffsbautechnik gestellt werden, um diesen Stand von 1897 zu erreichen.

Es war eine Zeit der Umwälzungen. Der Schnelldampferdienst hatte sich das Meer erobert und Raum und Zeit überwinden helfen.

Ihn, den Schnelldienst, zu beginnen, war ein kühnes Wagnis, ihn zur rechten Zeit vor unwirtschaftlicher Steigerung zurückzuhalten, eine Sache der klaren Überlegung und des rechten Blickes für die Erfordernisse der Zeit.

Im Jubiläumsjahre war er noch vor dem glänzendsten Aufstiege. — Es ist nichts vergessen worden, zu schaffen, zu bauen und vorzubereiten in diesen elf Jahren.

Die Vertragspolitik war, einmal begonnen, nicht mehr zurückzudrücken. Die Ausbreitung des Liniennetzes begann die Rechtfertigung dessen, was als stolzer Wille und kraftvolles Können später in den Stein des eigenen Hauses eingeschrieben wurde, als das Wort:

„Mein Feld ist die Welt."

Es war ein Fest, an dem nicht nur der alte Hansastaat Hamburg teilnahm, sondern ganz Deutschland feierte

mit Stolz diesen Tag, der eine Wegstrecke seines gewaltigen Wirtschaftslebens bedeutete.

* * *

Die Einzelheiten der Geschichte der folgenden 10 Jahre können hier deshalb übergangen werden, weil K. Himers Werk: „Die Hamburg-Amerika Linie im sechsten Jahrzehnt ihres Bestehens, 1897—1907"*) den Fortgang der Geschichte mit geschichtlicher Treue aufzeichnete.

Die Verhältnisse in Ostasien begannen eine wirtschaftliche und politische Entwicklung, die die Augen der alten Welt mit Gewalt auf sich zogen.

China rieb sich endlich den vieltausendjährigen Schlaf aus den Augen. Das Beispiel des Preußens des Ostens, Japans, erweckte auch im Reiche der Mitte die Geister.

Der Norddeutsche Lloyd hatte den Ostdienst bisher fast als sein allen Wettbewerb ausschließendes Gebiet betrachtet.

Das politische Deutschland hatte in China Fuß gefaßt, nichts konnte also natürlicher sein, als daß der deutsche Wirtschaftsbetrieb der Fahne folgte.

Am 3. Januar 1898 wurde von der H.A.L. eine regelmäßige monatliche Frachtdampferlinie zwischen Hamburg-Antwerpen und Penang, Singapore, Hongkong, Shang-

---

* K. Himer: Die H.A.L. im 6. Jahrzehnt ihres Bestehens, 1897—1907. Ecksteins Biographischer Verlag, Berlin 1907.

hai, Yokohama, Hiogo mit Anschluß nach Foochoo, Kiautschau, Tientsin usw. errichtet.

Bremen zeigte sich diesem Fortschreiten der hamburgischen Gesellschaft ebenso freundschaftlich gesinnt, wie das Reich ihn fördernd.

Mit dem N. L. wurde ein 15jähriger Vertrag abgeschlossen, der, nach den Worten des Geschäftsberichts, „für diesen Zweig des Geschäfts der beiden Gesellschaften sich von einer Fusion kaum noch unterscheidet''.

In welcher Art sich dieser neue Dienst entwickelte, daß er den gehegten Erwartungen entsprach, das zeigten die nächsten Jahre.

Der Wunsch, nun auch am internen Verkehr zwischen den ostasiatischen Häfen teilzunehmen, veranlaßte Albert Ballin im Januar 1900 zu einer persönlichen Informationsreise nach China und Japan.

Diese Information trug die von ihr erwarteten Ergebnisse.

Noch im Jahre 1900 wurde eine regelmäßige Verbindung zwischen Canton, Hongkong und Shanghai geschaffen, und die bisher von Diederichsen, Jebsen & Co. betriebene Postdampferlinie zwischen Shanghai, Kiautschau, Chefoo und Tientsin erworben.

Diese Ausdehnung des Betriebes machte es notwendig, in Hongkong am 1. April 1900 eine eigene Geschäftsniederlassung zu gründen.

Im Jahre 1898 faßte die Leitung den Entschluß, wiederum den Schnelldampferdienst zu verbessern.

Für Columbia und Normannia, die lange Zeit den Ruhm trugen, zu den schnellsten Dampfern der Welt zu gehören, erachtete die H.A.L. die Zeit der Wirksamkeit schon abgelaufen. Zum Schlusse erwiesen sie der Gesellschaft als sehr günstig verwertete Verkaufsobjekte nun noch einen Dienst, der den so lange geleisteten Diensten einen rechten Abschluß gab.

Ein neuer Dampfer, der nicht nur in Zahlen ausgedrückt die Summe der beiden verkauften Dampfer als Einheit in sich trug, die Deutschland, sollte den Höhepunkt der größten Weltreederei darstellen. Und das war auch keine von der geringen Genugtuung, daß wiederum einer deutschen Werft dieser Auftrag zugewiesen werden konnte.

Das Jahr 1899 brachte ferner ein sehr wichtiges Übereinkommen zwischen den kontinentalen und britischen Gesellschaften. Die Bestimmung über die Innehaltung bestimmter Fahrtrouten, die für die Sicherheit des Verkehrs schon lange als sehr notwendig empfunden wurde.

Etwas später, als es von der Gesellschaft erhofft und erwartet wurde, lieferte der Vulcan den Schnelldampfer Deutschland ab.

Deutschland in der Welt voran. Das Ziel ward mit diesem Dampfer erreicht. Er wurde der Renner des Ozeans und trug manches Jahr stolz den Schmuck des blauen Bandes.

War mit der Deutschland der Ruhm erworben, das schnellste Schiff unter der blaugelben Flagge laufen zu lassen, so errang der Luxusbau der Prinzessin Viktoria Louise den Preis der Schönheit.

Die Deutschland durchpflügte in rasendem Lauf den Ozean. Sie trug die Menschen zwischen den beiden Welten, denen Zeit das kostbarste Gut war, denen jede gewonnene Stunde damals den besten Luxus aufwog, ohne daß sie aber nötig gehabt hätten, ihn zu entbehren.

Denn nicht nur in der Schnelligkeit, sondern auch in der Gediegenheit der Inneneinrichtung errang die Deutschland die Siegespalme.

Die Jacht Prinzessin Viktoria Louise vermittelte den Vergnügungsverkehr im hohen Norden, im Orient und nach Westindien.

Zehn Jahre lang überwand die Deutschland die Zeit, bis auch ihre Stunde geschlagen hatte. — Neue Probleme wurden gelöst — die Schiffahrt ging neue Wege — und im Jahre 1910 wurde der einstige höchste Triumph der H.A.L., der Schnelldampfer Deutschland, aus dem Schnellverkehr gezogen, um zu einem Vergnügungsschiff umgebaut zu werden.

Und die schlanke, prächtige Jacht Prinzessin Viktoria Louise ruht nun seit einigen Jahren als ein Opfer unerkennbarer Strömungsveränderungen bei Kingston auf Riff und Grund.

Die ehemalige Deutschland trägt aber nun ihren Namen als Vergnügungsdampfer.

Wie Episoden erscheinen uns heute diese Geschehnisse.

Das Jahr 1900 war reich an fruchtbaren Ideen. So wurde nun auch der Plan der Einrichtung neuer Auswandererhallen auf der Veddel gefaßt, und im Jahre darauf stand diese Einrichtung fertig. Welche Bedeutung diese Auswandererhallen für den ganzen Auswandererdienst haben, das läßt sich mit Zahlen und Worten kaum ausdrücken.

Es ward eine ganze, kleine Stadt auf der Veddel errichtet. Und dem Betrachter mochte es scheinen, als sei hier die Probe aufs Exempel einer Bellamyschen Utopie gemacht.

Wie eine neue Welt taten sich den Auswanderern diese Hallen auf, die die Unerfahrenheit der Fremden mit einem starken und gewissenhaften Schutz umgab.

Hier umfing die zahllosen Scharen aus allen Ländern die treue Vorsorge der Gesellschaft.

Und es war nichts vergessen worden, um den Körpern und Gefühlen der Auswanderer alles zu bieten; den drei Konfessionen wurden Kirchen errichtet, den Kranken standen Ärzte und Heilmittel zur Verfügung, und die frischen, schönen Anlagen und Konzerte schufen den Auswanderern oft die bis dahin schönsten Stunden im Leben.

Die auf den ostasiatischen Küstendienst gesetzten Hoffnungen begannen sich zu verwirklichen und nach weitern Ausbau zu verlangen. Zwischen Hongkong und Wladi-

wostock, auf dem Yangtseflusse wurde nun regelmäßig die hamburgische Flagge gezeigt.

Der Atlasdienst zwischen New York und den westindischen Häfen, vorher von der Atlas-Linie betrieben, befestigte sich auch. Im Mittelmeer und Südamerika war ebenfalls fester Fuß gefaßt worden.

Das Geschäftsjahr 1902 war aber kein erfreuendes. Es trafen alle nur denkbaren mißlichen Umstände zusammen, um eine Krisis hervorzurufen.

In Deutschland vollzog sich ein starkerNiedergang. Es war die Zeit der schwersten Bankzusammenbrüche. Fall folgte auf Fall, und es schien, als sei alles Vertrauen erschüttert.

Die Leiter bis dahin hochangesehener Banken wanderten ins Gefängnis oder Zuchthaus, und es legte sich eine Beklemmung auf alles geschäftliche Streben.

Niemand hatte Lust oder Mut, Neues anzugreifen, als die sichersten Stützen sich plötzlich als so vermorscht erwiesen.

Aber das Ungewitter, das über die hohlen Existenzen hinzog, erwies sich in der Folgezeit doch als ein Heilmittel: Es merzte mit unaufhaltbarer Grausamkeit die schädigenden Kräfte aus — es brannte die Wunden am Wirtschaftskörper aus — aber es half.

Nur so konnte es geschehn, daß dem harten Jahre 1902 so bald wieder ein Aufschwung folgen konnte.

In diesem Jahre 1902 vollzog sich als die wichtigste Begebenheit im gesamten Schiffahrtsleben die Gründung

des Morgan-Trustes, über die an anderer Stelle in der ihm zukommenden Ausführlichkeit berichtet wird.

Trotz der augenblicklichen Ungunst der wirtschaftlichen Verhältnisse stellte die H.A.L. wiederum einen neuen Schiffstyp in den nordamerikanischen Dienst ein, die Postdampfer Moltke und Blücher, die für den regulären Dienst geradezu eine unübertreffbare Verbindung von Bequemlichkeit, Raschheit und Sicherheit darstellen.

Ende 1902 zeigte der Wirtschaftskörper der H.A.L. im Vergleich zum Nordd. Lloyd folgendes Zahlengesicht:

	Aktien-kapital	Gesamt-kapital	Br.-Reg.-Tons d. Ges.-Flotte	Beförderte Passagiere	Beförderte Güter
H.A.L. .	100 Mill.	160,3	651 151	261 238	4,34 Mill. cbm
N.L. . .	100 „	179,36	587 070	333 972	3,17 „ „

Die hohe Tonnage der Gesellschaft wurde im Jahre 1902 keineswegs beansprucht, aber es zeigte sich doch schon im nächsten Jahre, daß der Optimismus, der in der anhaltenden Vergrößerung und Modernisierung der Dampfer zum Ausdruck kam, gerechtfertigt war.

Trafen die wirtschaftlichen Mißhelligkeiten des Jahres 1902 alle an der transozeanischen Schiffahrt beteiligten Gesellschaften fast gleich stark, so mußte der harte Konkurrenzkampf mit der englischen Cunard-Line 1903/1904 doch nur von der H.A.L. und dem N. L. gemeinsam ausgefochten werden.

Die Cunard-Line, eine der ältesten und bedeutendsten englischen Linien, kämpfte unter den Fittichen der englischen Staatskapitalmacht.

Englands Interesse an der Vorherrschaft zur See wollte sich auch im friedlichen Handelswettbewerbe nicht niederzwingen lassen.

Weil aber im Wirtschaftskampfe andere Machtfaktoren als in der Kriegsmarine die Bedeutung bestimmen, so suchte England seine Gesellschaften vor allem durch Gewährung stärkster Subventionen zum Konkurrenzkampfe und zur Überlegenheit stark zu machen.

Nach Huldermann*) beziffert beispielsweise das englische Budget für 1908/09 die Postsubventionen für die Verbindungen mit

europäischen Ländern auf	29 085	£
Amerika auf	211 760	„
Afrika auf	34 895	„
Asien und Australien auf	311 000	„
Kanada und China auf	17 000	„
zusammen . . .	603 740	£
eventuelle besondere Zahlungen . . .	41 000	„
zusammen . . .	644 740	£

*) Die Subventionen der ausländischen Handelsflotten und ihre Bedeutung für die Entwicklung der Seeschiffahrt von B. Huldermann, Generalsekretär der Hamburg-Amerika Linie, Berlin 1909, Ernst Mittler & Sohn.

In dieser Summe ist aber noch nicht die vertraglich festgelegte, an die Cunard-Line zu zahlende Vergütung von 150 000 £ enthalten.

Für diese Subvention muß die Cunard-Line ihre Schnelldampfer der Regierung im Kriegsfalle als Hilfskreuzer zur Verfügung stellen.

Die gleiche Verpflichtung haben die beiden größten deutschen Reedereien, Hamburg-Amerika Linie und Norddeutscher Lloyd, ohne besondere Vergütung übernommen.

Sir Samuel Cunard, der Begründer der British- and North-American-Royal-Mail-Steam-Packet-Company, die sich seit 1878 kurz Cunard-Steam-Ship-Cy. nennt, beförderte mit Unterstützung der britischen Postverwaltung (jährliche Subvention 65 000 £) am 4. Juli 1840 das erste Dampfschiff von Liverpool nach Boston.

Bis 1885 hatte die Cunard-Line noch einen Vorsprung vor der H.A.L. Der Nordd. Lloyd war ihr auch nur um ca. 20 000 Br.-Reg.-Tons Schiffstonnage voraus.

Aber die englische Gesellschaft blieb längere Zeit auf diesem 1885-Standpunkt stehn, so daß sie gegen die beiden deutschen Linien stark ins Hintertreffen kam.

Im Jahre 1909 stand sie ihrer Tonnage nach an der 15. Stelle im Reigen der größten Schiffahrtsgesellschaften der Welt. Diese Stellung verdankte sie mit einer Gesamttonnage von 245 000 t ihren Riesenschiffen. Sie rangierte

also weit hinter der P- u. O-Linie (3. Stelle), Nippon Yuson Kaisha (6. Stelle), Messageries Maritimes (9. Stelle).

Zu Anfang des Jahres 1904 kam es zu einem sehr ernsten Konflikt zwischen den zum Nordatlantischen Dampferlinienverbande gehörenden Gesellschaften und der Cunard-Line.

Die Cunard-Linie war ohne jede Begründung von der Vereinbarung zurückgetreten, und sie zeigte von Anfang an ein jeder Verständigung so entschieden abgeneigtes Verhalten, daß es unter allen Umständen zu einem Konkurrenzkampfe kommen mußte. Es handelte sich um den ungarischen Auswandererverkehr.

Mit Unterstützung der ungarischen Regierung hatte die Cunard-Linie einen Auswandererverkehr von Fiume nach New York eingerichtet. Naturgemäß mußte zur Aufrechterhaltung dieses Verkehrs alles geschehn, um den Auswandererstrom aus den Donauländern von den Routen über Hamburg und Bremen, sogar gewaltsam, abzulenken.

Als ein sehr zweischneidiges Mittel gebrauchte die Cunard-Linie dazu ein Werfen der Routen bis zu solch niedrigem Satze (50 Mk.), daß jeder Auswanderer den innerhalb dieses Konkurrenzkampfes befördernden Linien einen erheblichen Kostenzuschuß auferlegte.

Nun sollen bei der Beförderung der Auswanderer wohl alle möglichen sozialen Wohltaten aufgewendet werden. — Aber die Beförderung zu starken Lasten der Gesellschaften

ging eigentlich über den Rahmen dieser sozialen Wohltaten weit hinaus.

Es kam also darauf an, wer es länger aushielt.

Die Position der Cunard-Linie war durch die doppelte Unterstützung von Englands und Ungarns Seite aus scheinbar die bessere.

Welche Stellung die öffentliche Meinung in England zu diesem Konkurrenzkampfe nahm, das lehrte ihre Presse. Ein Liverpooler Organ (das Journal of Commerce), diskontierte sich die Zuversicht auf den englischen Sieg in eitel Selbstgefälligkeit, ehe noch an einen Friedensschluß gedacht werden konnte. So veröffentlichte es mit Beziehung auf den Kampf ein Bild, das an Bedeutung von der kühnsten Phantasie nicht mehr zu übertreffen war.

Der Wappenlöwe der Cunard-Linie (natürlich ein Löwe) schwingt in seinen Pranken die britische Flagge.

Dieser Vorgang wäre an sich ja nicht weiter beängstigend. Der Wappenlöwe hatte schon damals genug Ursache dazu, die britische Flagge glückselig zu schwingen, denn Subventionen verdienen Dankbarkeit. Aber es tat noch ein Größers.

Während er die Flagge schwenkte, trampelte er zu gleicher Zeit auf dem dicken Bauche eines deutschen Bierphilisters herum.

Damit aber kein Engländer oder Deutscher etwa im Zweifel über den tiefen Sinn der Karrikatur bleiben sollte,

ward sie durch eine Unterschrift erläutert: „Zum nordatlantischen Tarifkampfe — eine Geschichte ohne Worte."

Ach, daß diese Sentenz sich schließlich als eine Kritik erweisen sollte, war kein geringer Schmerz, denn es gab schließlich keine Worte, um die englische Niederlage aus der Welt der Tatsachen zu reden.

Der Kampf der Cunard-Linie schien sich erst gegen den Morgan-Trust, der sich seinerzeit geweigert hatte, diese englische Linie mit aufzunehmen, zu richten.

Aber es erwies sich doch bald, daß der im Range weit zurückstehenden englischen Linie das Aufblühen der deutschen Hauptgesellschaften den schwersten Kummer bereitete.

Von der englischen Regierung materiell sehr gestützt, brach sie nun in das direkte Interessengebiet der deutschen Linien, in den Auswandererverkehr von Ungarn nach Amerika, ein.

Über die Vorgeschichte dieses Kampfes berichtete Professor Ernst Francke*) unter anderm folgendes:

> „Der in den letzten Jahren stark und schnell angeschwollene Strom der Auswanderung aus Ungarn ging bisher fast ausschließlich über die Nordseehäfen nach England und Amerika.

*) Prof. Ernst Francke: Der große Schiffahrtskampf. Heft 4. Plutus. 1905. 28/1.

Vor einigen Jahren aber faßte ein ungarischer Politiker, Herr v. Levay, den Plan, diese Auswanderermassen zur Grundlage für die Errichtung einer direkten Linie aus dem ungarischen Hafen Fiume nach New York zu machen.

Die Regierung griff diesen, dem nationalen Empfinden schmeichelnden Gedanken auf. Zunächst wurde von dem damaligen Ministerium Szell ein neues Auswanderergesetz zu diesem Behufe geschaffen, dessen ganz ungewöhnliche Bestimmungen nicht sowohl der Fürsorge für die Auswanderer, als vielmehr dem magyarischen Chauvinismus dienen sollten.

Dann setzte man sich, nachdem die ungarischen Schiffahrtsgesellschaften, besonders die Adria, es abgelehnt hatten, auf den Boden dieses augenscheinlich unrentabeln, jedenfalls aber unsichern Geschäftsprojekts zu treten, mit den großen kontinentalen Gesellschaften in Verbindung, stieß aber überall auf eine Abweisung. Endlich wandte man sich nach England, aber auch hier versprach man sich keinen Gewinn von einer Linie Fiume—New York, die auf einen Kajütsverkehr ebensowenig rechnen konnte, wie auf ausreichende Alimentation aus dem Güteraustausche, sondern lediglich auf der Basis der Auswanderung errichtet werden sollte." —

Die großen Schiffahrtsgesellschaften waren und sind aber in erster Linie private Erwerbsgesellschaften, und es konnte sie absolut nicht reizen, lediglich die gloire Ungarns verstärken zu helfen, wenn sie vor ihren Aktionären nicht auch zugleich eine Gewinnberechnung aus dieser Beteiligung ausbreiten konnten.

Da mußte also mit staatlichem Gelde oder mit einer Garantie dem magyarischen Ehrgeiz zu Hilfe gekommen werden.

Jetzt schien die Sache der Cunard-Linie, die reiche Subventionen in langer Übung schätzen gelernt hatte, eher annehmbar.

Zwar, mit barem Gelde hielt Ungarn zurück, aber es garantierte der Cunard-Linie 30 000 ungarische Auswanderer jährlich.

Diese Verirrung einer nationalen Großmannssucht konnte natürlich selbst vor der ungarischen Öffentlichkeit nicht langen Bestand haben. Denn wie kann eine Regierung es verantworten, jährlich 30 000 Staatsangehörige zur Auswanderung zu pressen? Das war doch der reine Selbstmord aus Größenwahn.

Natürlich mußte diese Verpflichtung sehr bald durch nicht minder günstige Bedingungen von Ungarn der Cunard-Linie abgekauft werden, denn die englische Linie hatte nicht das geringste Interesse, Ungarns Bevölkerungsstand zu schonen.

Auf dieser Basis begann die Cunard-Linie den Kampf, gegen die deutschen Linien insbesondere. Es zeigte sich bald, trotz der englischen Zuversicht, daß die Cunard-Linie werde unterliegen müssen, wenn sie sich auch anfangs auf ein sehr hohes Roß setzte.

Die Konferenzen zur Beilegung des Streites blieben nicht aus, aber die ungarische Regierung tat in ihrem von Anfang an unbegreifbaren volkswirtschaftswidrigen Verhalten alles, um die Position der Cunard-Linie zu stärken. Ein Bemühen, das selbst dann noch ohne langwirkenden Erfolg bleiben mußte, als eine von Ungarn ausgeübte grobe Pression auf seine Auswanderer diese der Cunard-Linie geradezu zutrieb.

In diesem Kampfe leitete Albert Ballin die Abwehr und den Gegenstoß der deutschen Schiffahrt, und er bewies sich hierbei als ein ebenso starker Taktiker wie als Diplomat.

England mußte sich den Frieden aus Berlin holen.

Im Oktober wurden Einigungsverhandlungen in London abgehalten. Diese wurden auch erst durch Albert Ballins Vorschlag ermöglicht, den seinerzeitigen Handelsminister Gerald Balfour als Schiedsminister anzuerkennen. Hier kamen sich beide Parteien nun soweit entgegen, daß an die Schlußkonferenz gedacht werden konnte. Nun verlangte Ballin aber mit aller Entschiedenheit, daß die Schlußkonferenz in Berlin abzuhalten sei.

Das geschah Mitte November, und die Konferenz brachte eine Einigung auf folgender Grundlage:

daß sich die Cunard-Linie den alten Verträgen der im Nordatlantic verbundenen Linien in unveränderter Form wieder anschloß.

Ferner wurde ihr für den adriatischen Dienst aus dem Pool ein 6% Anteil garantiert.

Es ist kein Zweifel erlaubt, daß die Cunard-Linie in dem Kampf keinen Sieg über die deutschen Linien davontrug. Ihr Verzicht auf das Beförderungsmonopol der ungarischen Auswanderer, ihr Wiederbeitreten zum nordatlantischen Verbande unter den alten Bedingungen, diese beiden unantastbaren Ergebnisse brachten sie im besten Falle nur auf den status quo ante.

So schien endlich Frieden gemacht zu sein.

Aber dieser Glaube wurde nach wenigen Jahren schon wieder zerstört, denn bereits 1907 begann wieder der Streit.

Über ihn soll später berichtet werden.

Wenn jemals auf die genialische Leitung der H.A.L. die Probe aufs Exempel gemacht werden konnte, dann mußte es im Jahre 1904 geschehn.

Die politische Spannung im Osten hatte so zugenommen, daß es zur Entladung im russisch-japanischen Krieg kam.

Heute freilich ist alle Welt durch den Verlauf der Ereignisse weise geworden. Aber im Jahre 1904 war das Raten

und Zweifeln über den Ausgang des Krieges nicht minder heftig, als das Bewußtsein stark, daß unter allen Umständen durch den Krieg schwere wirtschaftliche Störungen eintreten mußten.

Besonders die Schiffahrt im Osten hatte wohl alle Ursache, von der Nervosität der russischen Kriegsleitung alle erdenkbaren Hemmnisse zu erwarten.

Es fehlte ja auch nicht an Ereignissen, die, nur leider für die Beteiligten nicht, dem Kriege recht erheiternde Wendungen gaben.

Für die Gesellschaft wurde die kritische Zeit aber zu einer Quelle für Erfolge. Nicht nur, daß sie zu sehr gewinnbringenden Truppen- und Küstentransporten herangezogen wurde, es gelang ihr auch, die Schnelldampfer Augusta Victoria, Fürst Bismarck und Columbia und den Frachtdampfer Belgia mit Nutzen an Rußland zu verkaufen.

Dadurch wurden im ganzen fast 32 000 Br.-R.-T. Schiffstonnengehalt aus dem Verkehr gezogen. Das verkaufte Schiffsmaterial, an sich noch gutwertig, machte so Platz für einen vervollkommenden, höherwertigen Typ.

Für die Augusta Victoria wurde nun dem Vulcan ein neues Schiff, die Kaiserin Augusta Victoria, in Auftrag gegeben, dessen Ausmessungen die der verkauften drei Schnelldampfer noch übertrafen.

Das Jahr 1904 sah auch noch die Erwerbung der Nordseelinie, mit deren drei Dampfern, Cobra, Silvana und Prin-

zessin Heinrich, der Nordseebäderdienst nun bestritten wurde. Als die natürliche Ergänzung zur Seetouristik kam die Erwerbung des alten, bestbekannten Stangenschen Reisebureaus hinzu.

Das Jahr voller Kriegswirren wurde zu einem wirtschaftlich reichgesegneten für die Gesellschaft.

In Wirtschaftszahlen ausgedrückt, erwies sich das Jahr 1905 ebenfalls als ein gutes. Die Dividende betrug 11%.

Aber es brachte, ebenso wie das vorangegangene Jahr, einen Kampf.

War es im Jahre 1904 die englische Cunard-Linie, so galt es diesmal zwischen Hamburg und Bremen.

Es hat in frühern Jahren nicht an Versuchen gefehlt, das Arbeits- und Interessengebiet der beiden großen deutschen Schiffahrtsgesellschaften so nebeneinander abzugrenzen und festzulegen, daß darüber ein Streit nicht mehr aufkommen sollte.

Insbesondere waren es die Verhandlungen im Jahre 1892, die zur Gründung des Pools führten, die eine Verteilung der Arbeitsgebiete und eine Begrenzung der Interessensphären herbeiführen wollten. Das Jahr 1905 hat gelehrt, daß es 1892 nur beim Wollen geblieben war.

Der Kampf von 1905 ist in der Geschichte der deutschen Schiffahrt unter dem Stichworte „Syndikats-Reederei“ aufgezeichnet worden.

Welche Bewandtnis es mit der Ursache zu diesem Streit und mit dem Streite selbst hat, das ist am deutlichsten aus den verschiedenen offiziellen Communiques über die Vorgeschichte, aus der Stellung der Öffentlichkeit und der Presse zum Streite selbst und aus den Friedensbedingungen zu ersehen.

Am 16. und 17. November 1905 brachten die über Schifffahrt naturgemäß am besten orientierten hamburgischen Zeitungen folgende Darlegungen:

Bremen und Hamburg.

Von Bremer Kreisen sind in den letzten Monaten Maßnahmen getroffen und Gründungen vorgenommen, die in sehr starkem Maße die Interessen Hamburgs berühren und in hamburgischen Schiffahrtskreisen nicht nur lebhafte Aufmerksamkeit, sondern auch eine starke Erbitterung hervorgerufen haben. Denn es ist nicht zu verkennen, daß es sich bei den bremischen Unternehmungen um ein methodisches Vorgehen gegen hamburgische Unternehmungen handelt. Die erste bremische Maßnahme jener Art war die Errichtung einer Frachtdampferlinie seitens des Norddeutschen Lloyd nach Australien und die Ausdehnung dieser Linie auf Java und das übrige holländische Ostindien. Das Geschäft nach Holländisch-Indien lag bisher allein in den Händen der Deutsch-Australischen Dampfschiffs-Gesellschaft in Hamburg, ebenso wie auch die

Frachtdampferfahrt nach Australien nur in ihren Händen lag, während der Lloyd nur die Postdampfer-Linien nach Australien betrieb. Die Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft hätte, gestützt auf ihre vortreffliche Konsolidierung und ihr erstklassiges Dampfermaterial, eine Konkurrenz mit dem Norddeutschen Lloyd durchaus nicht zu scheuen brauchen; sie hat es trotzdem im Interesse des Friedens vorgezogen, sich mit dem Lloyd zu einigen und einen Teil des Verkehrs sowohl mit Holländisch-Indien wie auch des Frachtverkehrs nach Australien dem Lloyd zu überlassen. Diesem ersten Bremer Einbruch in das hamburgische Geschäft folgte sehr bald ein zweiter, und zwar wiederum unter den Auspizien des Norddeutschen Lloyd. Wenn auch der Lloyd an der vor einigen Monaten in Bremen gegründeten Atlas-Linie nicht offiziell beteiligt ist, so hat doch sein Generaldirektor im Eisenbahn-Ministerium in Berlin Verhandlungen geführt, auf deren Grundlage die Atlas-Linie als eine Konkurrenz gegen die Deutsche Levante-Linie in Hamburg errichtet worden ist. Die Levante-Linie hat sich leider nicht stark genug gefühlt, den Kampf mit der neuen Konkurrenz aufzunehmen; sie war es um so weniger, als infolge der Bemühungen des Generaldirektors des Norddeutschen Lloyd der Eisenbahnminister sich auf den Standpunkt stellte, daß er dieselben Vergünstigungen, die sich die Deutsche Levante-Linie erworben hatte, auch der Bremer Konkurrenz jetzt in den

Schoß werfen müsse. Der Eisenbahnminister hat bei seiner Entscheidung offenbar übersehen, daß er damit beiden Gesellschaften die Existenzmöglichkeit nur erschwert hat. Angesichts dieser Stellungnahme des Ministers blieb aber der Levante-Linie nichts anderes übrig, als den Weg der Verständigung zu akzeptieren.

Diese Erfolge haben nun anscheinend in Bremen den Eindruck hervorgerufen, daß man in das hamburgische Geschäft nur hineinzugreifen brauche, um die Hamburger zurückweichen zu sehen, und die weitere Konsequenz des offenbar methodischen Bremer Vorgehens bildet jetzt die in die Wege geleitete Gründung der sogenannten Roland-Linie, einer Gesellschaft, die der mit der Hamburg-Amerika Linie vereinigten großen Kosmos-Linie Konkurrenz machen soll. Ebensowenig wie die Bremer Hansa-Linie für ihr großes indisches Geschäft in Bremen einen irgendwie ausreichenden Boden findet, ebensowenig hat die neue Gesellschaft eine Existenzberechtigung in Gestalt eines bremischen Geschäftes mit der Westküste, und ebenso wie die Hansa-Linie, trotzdem ihre Direktion und ihr Aufsichtsrat in Bremen sitzt, ihr Geschäft fast ausschließlich von Hamburg betreibt und aus hamburgischen Quellen speist, ebenso wird natürlich beabsichtigt, für die Roland-Linie die nötigen Alimente aus dem in jahrelanger treuer Arbeit geschaffenen Besitzstand der Kosmos-Linie zu holen.

Glücklicherweise ist nun die Kosmos-Gesellschaft eine der stärksten, wenn nicht die allerstärkste Reederei der Welt. Bei dem vergleichsweise minimalen Aktienkapital von 11 Millionen Mark besitzt sie nicht einen Pfennig Prioritätsschulden, verfügt über liquide Mittel, die auf ca. 6 Millionen Mark geschätzt werden, und hatte am Schlusse des Jahres 1904 eine Flotte von nicht weniger als 28 Dampfern von zusammen rund 122 000 Brutto-Registertons, die im Laufe dieses Jahres durch fünf Neubestellungen von zusammen ca. 25 000 Brutto-Registertons vergrößert worden ist, von denen zwei Schiffe bereits in Fahrt sind und der erste der beiden großen Doppelschrauben-Dampfer am 18. November zur Ablieferung kommen soll. Die Kosmos-Linie ist also für eine Konkurrenz aufs beste gerüstet, sie hat schon andere Konkurrenzen siegreich überwunden und wird auch diesen Kampf aufnehmen.

Die Kosmos-Linie hat zunächst, um sich für den Ausfall, den die Roland-Linie ihr bereitet, einen Ersatz zu schaffen, die Errichtung einer Linie für Fracht- und Auswanderer-Beförderung zwischen Bremen einerseits und New York und Baltimore andererseits in Aussicht genommen. Sie hat sich auch bereits an den Reichskanzler mit dem Gesuch gewandt, ihr die Konzession für die Auswandererbeförderung unter den gleichen Bedingungen zu erteilen, wie sie der Hamburg-Amerika Linie und dem Norddeutschen Lloyd zugestanden sind, und sie hat ferner in Amerika

bereits mit dem Engagement von Fracht für die 14tägigen Abfahrten von Baltimore angefangen, die im März beginnen sollen.

Schutzverband hamburgischer Reedereien.

Die in letzter Zeit in Bremen vorgenommenen Gründungen neuer Dampferlinien stellen sich, wie bereits erörtert, als direkt gegen die hamburgischen Reederei-Interessen gerichtete Angriffe dar, zumal da es von vornherein klar ist, daß die neuen Linien nicht in der Lage sind, sich auf den bremischen Handel zu stützen, sondern nur dann Aussicht haben, ihr Leben zu fristen, wenn sie einen erheblichen Teil des aus dem hamburgischen Handel entspringenden, also legitimerweise auch der hamburgischen Reederei zukommenden Verkehrs, allen natürlichen Vorbedingungen zuwider, über Bremen leiten oder, wie die Bremer Hansa-Linie es tut, ihre Expeditionen überhaupt von Hamburg aus vornehmen. Infolgedessen hat sich in Hamburger Reedereikreisen immer mehr die Erkenntnis Bahn gebrochen, daß es an der Zeit sei, diese und ähnliche Angriffe als eine allgemein hamburgische Angelegenheit zu behandeln und demgemäß mit gemeinsamen Mitteln und auf gemeinsame Kosten abzuwehren.

Zur Verwirklichung dieses Gedankens haben sich alle Hamburger größern Reedereien zu einem Schutzverband zusammengeschlossen, der in erfreuender Einstimmigkeit

bereits eine Reihe von wichtigen Verabredungen getroffen hat, die jeder einzelnen, in ihren legitimen Interessen angegriffenen Reederei die unbedingte Unterstützung aller übrigen Reedereien sichern. Hiermit begnügt sich der Schutzverband aber nicht, sondern er ist gleichzeitig darauf bedacht, sich eine gemeinsame, wirksame und jederzeit bereite Verteidigungswaffe zu sichern. Zu diesem Zwecke ist eine neue Reederei gegründet worden, die, ihrer Entstehung entsprechend, voraussichtlich den Namen Syndikats-Reederei führen wird. Die Flotte der Gesellschaft soll zunächst aus 10 Frachtdampfern von 4000—8000 Tons bestehen und jedes Jahr um 3 weitere Dampfer vermehrt werden, so daß sie sehr bald einen recht stattlichen Umfang erreichen wird. Diese Schiffe sollen jeder dem Schutzverbande angehörenden Reederei, wenn sie von außen angegriffen wird, für den Konkurrenzkampf zu Bedingungen zur Verfügung gestellt werden, die einer kostenfreien Überlassung gleichkommen. Solange und soweit die Schiffe durch diese ihre vornehmste Aufgabe nicht in Anspruch genommen sind, werden sie in der allgemeinen Frachtfahrt beschäftigt werden und hierdurch einem in Hamburg bereits seit langer Zeit empfundenen Bedürfnis entgegenkommen. Die Leitung der neuen Reederei, für die das erforderliche Kapital bereits vollständig gezeichnet ist, hat bis zu ihrer definitiven Konstituierung Herr Generaldirektor Ballin ehrenamtlich übernommen.

Gewissermaßen als eine Ergänzung dieser Pressestimmen erschien die von der H.A.L. veröffentlichte rein objektive Darstellung.

Die H.A.L. und die Rolandlinie.

In Bremen ist die Gründung einer neuen Reederei-Aktiengesellschaft unter dem Namen Roland-Linie zur Herstellung einer regelmäßigen Dampferverbindung nach der Westküste Südamerikas beschlossen worden. Diese neue Gesellschaft, die zunächst einen vierwöchigen Dienst mit bis zu 8000 Tonnen ladenden Dampfern in Aussicht genommen hat und deren Aktienkapital in Höhe von 7 bis 8 Millionen Mark bereits zum größten Teil gezeichnet ist, stellt sich als ein offenbares Konkurrenzunternehmen gegen die Hamburger Kosmos-Linie und damit auch gegen die H.A.L., die bekanntlich an den Fahrten der Kosmos-Linie teilnimmt, dar. Dies ist um so mehr der Fall, als der über Bremen führende Handel eine selbständige Linie nach der Westküste Amerikas zweifellos nicht ernähren kann, und anzunehmen ist, daß die neue Linie von vornherein auf den Hamburger Handel überzugreifen beabsichtigt. Der zwischen der H.A.L. und der Kosmos-Linie im Jahre 1900 geschlossene Betriebsgemeinschaftsvertrag sieht überdies für das Jahr 1906 eine erhebliche Vergrößerung der Tonnage vor, die von der H.A.L. für den gemeinsamen Dienst gestellt wird. Aus allen diesen Gründen ist

von der Verwaltung beider Hamburger Gesellschaften — Herr Generaldirektor Ballin gehört dem Aufsichtsrat der Dampfschiffahrtsgesellschaft Kosmos an — beschlossen worden, die Roland-Linie mit allen zu Gebote stehenden Mitteln zu bekämpfen. An der Roland-Linie sind u. a. Joh. Achelis & Söhne, die deutsche Nationalbank, J. Matth. Gildemeister, D. H. Waetjen & Co., H. C. Horn (Schleswig) beteiligt; die geschäftliche Leitung soll der Schiffsreeder H. Horn übernehmen.

Die gesamte deutsche Presse nahm nicht nur von diesem Kampfe Notiz, sondern auch in leidenschaftlichster Weise Partei für Bremen oder Hamburg. Dabei zeigte sich nun die an sich nicht unbegreifbare Tatsache, daß alle die Organe die Handlungsweise Hamburgs verteidigten, die die Behandlung wirtschaftlicher Probleme nicht nur im Nebenraume der Zeitung ausübten. So z. B. das Berliner Tageblatt (16. 11. 05), der Berliner Börsen-Courier (17. 11. 05), die Kölnische Zeitung (17. 11. 05), Berliner Morgenpost (18. 11. 05), nur um die Hauptsächlichsten zu nennen.

Einige Blätter, zwar nicht dem Format und der hypernationalen Prädestination nach von untergeordneter Bedeutung, jedoch in Wirtschaftsdingen, versuchten, den Wirtschaftskampf zwischen Bremen und Hamburg zu einem persönlichen Machtstreit zwischen Ballin und Wiegand zu stempeln. Ein Versuch, der mißlang, mißlingen mußte.

Da erschien am 2. Dezember 1905 in der „Woche“ (Nr. 48) von Dr. Ecker, dem Direktor der H.A.L. eine Abhandlung über „Der Schiffahrtskonflikt zwischen Bremen und Hamburg“, der mit größter Genauigkeit, aber nicht ohne Leidenschaft die Frage klarstellte. Diese Abhandlung, diese eine Abhandlung, möge sie folgen.

„Der Schiffahrtskonflikt zwischen Bremen und Hamburg.

Von Dr. Otto Ecker, Direktor der Hamburg-Amerika Linie.

Der neuerdings akut gewordene Antagonismus zwischen Bremen und Hamburg auf dem Gebiete der Schiffahrt ist in der Presse der Gegenstand lebhafter Erörterungen geworden.

Dabei ist vielfach auch die Auffassung hervorgetreten, daß ein Konkurrenzkampf zwischen den beiden Seestaaten, wie er gegenwärtig in der Vorbereitung begriffen ist, vom nationalen Standpunkte aus aufs tiefste zu bedauern sei; ja es ist sogar von einem beschämenden Schauspiel die Rede gewesen, das dieser Kampf bieten soll. Nach unserer Ansicht entbehrt diese Auffassung der Berechtigung. Ein bewegliches Klagelied über den Konkurrenzkampf anzustimmen, sollte man füglich den direkt von ihm Betroffenen überlassen. Wer die Sache von einer höheren Warte aus beurteilen will, sollte nicht vergessen, daß ein Konkurrenzkampf als eine durchaus gesunde Erscheinung im wirt-

schaftlichen Leben anzusehen ist, und daß das Wort von dem frischen, fröhlichen Krieg, der die Luft reinigt, jedenfalls auf wirtschaftliche Kämpfe sehr viel einwandfreier sich anwenden läßt als auf den wirklichen männermordenden Krieg.

Im übrigen ist der Streit bedeutsam und in seinen voraussichtlichen Wirkungen weittragend genug, um das allgemeine Interesse herauszufordern. Fragt man nach seiner Entstehung, so muß man, wie bei jedem Krieg, unterscheiden zwischen der unmittelbaren Veranlassung und den tiefer liegenden Ursachen — zwischen der Quecksilberpatrone, die den vorhandenen Zündstoff zur Explosion brachte, und diesem Zündstoff selbst.

Die unmittelbare Veranlassung war, wie bekannt, die vor kurzem von bremischer Seite erfolgte Gründung einer als „Roland-Linie" bezeichneten Reedereigesellschaft, die den Verkehr mit der Westküste Amerikas pflegen und dadurch mit der das gleiche Verkehrsgebiet seit dem Jahre 1872 bearbeitenden Deutschen Dampfschiffahrtsgesellschaft „Kosmos" in Hamburg in direkte Konkurrenz treten soll. Da es offenkundig ist, daß hinter der Kosmosgesellschaft die mit ihr durch einen Betriebsgemeinschaftsvertrag eng verbundene Hamburg-Amerika Linie steht, und da es ferner zwar keineswegs offenkundig, darum aber nicht minder wahr ist, daß hinter der neuen Roland-Linie der Norddeutsche Lloyd steht, so spitzte sich der Streit von

vornherein auf einen Kampf zwischen diesen beiden großen Gesellschaften zu. Aber auch aus diesem Rahmen trat der Streit sehr bald dadurch heraus, daß sich alle größeren Hamburger Reedereien der Hamburg-Amerika Linie zu gemeinsamen Abwehrmaßregeln anschlossen, so daß man gegenwärtig nur noch von einem Kampf zwischen Bremen und Hamburg reden kann. An diesem Charakter des Kampfes ändert natürlich auch der Umstand nichts, daß zwei in Hamburg ansässige Firmen sich aus Gründen rein privater Natur veranlaßt gesehen haben, an der Errichtung der Roland-Linie mitzuwirken. Daß auf hamburgischer Seite auch solche Reedereien sich an dem Kampf beteiligten, die an dem Verkehr mit der Westküste Amerikas nicht interessiert sind, also auch durch die Gründung der Roland-Linie direkt gar nicht berührt werden, läßt bereits erkennen, daß die eigentliche Ursache des Streits ein tiefgehender Gegensatz zwischen den hamburgischen und bremischen Schiffahrtsinteressenten sein muß, ein Gegensatz, der sich im Laufe der Jahre herausgebildet und immer mehr verschärft hat, und dessen Entwicklung wir nachstehend kurz darstellen wollen.

Im überseeischen Verkehr stehen Handel und Schiffahrt in engster Wechselbeziehung zueinander. Der Handel kann ohne die Schiffahrt, die seine Waren befördert, nicht auskommen, aber auch die Schiffahrt kann nicht existieren, wenn ihr der Handel nicht das erforderliche Güterquantum zuführt. Darum muß der Umfang des Reedereibetriebs

dem Umfang des Handels angepaßt sein wie der Rock dem Menschen. Natürlich kann man diesen Rock auf Zuwachs berechnen, aber das Maß darf nicht über das voraussichtliche Wachstum hinausgehen. Diese Regel ist nun bei der Entwicklung der bremischen Schiffahrt unbeachtet geblieben. Bremen hat sich — um im Bild zu bleiben — einen Rock angezogen, der für seine etwas schmächtige Figur viel zu weit ist. Mit anderen Worten: die bremische Reederei ist in ihrer Entwicklung dem bremischen Handel vorausgeeilt, so weit vorausgeeilt, daß der Handel, der in Bremen seinen Sitz hat oder dessen Waren auf den Weg über Bremen angewiesen sind, nicht darauf rechnen kann, in absehbarer Zeit auch nur entfernt imstande zu sein, die Warenmengen zu liefern, die für die Beschäftigung der den dortigen Reedereien zur Verfügung stehenden Tonnage erforderlich sind.

Man mag diese Tatsache als einen Beweis der besondern Rührigkeit und Strebsamkeit der an der Spitze der bremischen Reedereien stehenden Männer ansehen; leugnen läßt sich aber nicht, daß hierdurch Verkehrszustände geschaffen worden sind, die als natürliche nicht bezeichnet werden können. Denn sämtliche Bremer Reedereien gehen, da sie in ihrem Heimatshafen nicht genügend Nahrung finden, notgedrungen darauf aus, einen Teil desjenigen Verkehrs an sich zu ziehen, der aus dem hamburgischen Handel entspringt und daher von der Natur auf den Weg über diesen Hafen angewiesen ist. Die Deutsche Dampf-

schiffahrtsgesellschaft Hansa in Bremen geht in diesem Bestreben sogar so weit, daß sie die bei weitem größte Zahl ihrer Expeditionen von Hamburg statt von Bremen ausführt, woraus sich die absonderliche Tatsache ergibt, daß eine Reederei, für die der Mittelpunkt ihres Verkehrs in Hamburg liegt, ihren Sitz in Bremen hat und von dort aus geleitet wird. Bei den übrigen bremischen Reedereien vollzieht sich der Verkehr mit Hamburg in der Weise, daß die zu befördernden Güter von Hamburg, ganz als wenn es daselbst Dampfschiffsverbindungen nach überseeischen Ländern überhaupt nicht gäbe, zunächst in Leichtern nach Bremerhaven befördert und dort in die Ozeandampfer verladen werden. In gleicher Weise werden rückkehrend die Waren zunächst nach Bremerhaven und von da in Leichtern nach Hamburg gebracht.

Diese völlig anomale Gestaltung der Verkehrswege würde erklärlich sein, wenn der Hamburger Hafen entweder wegen Mangels an Raum oder wegen der Unzulänglichkeit seiner Einrichtungen nicht imstande wäre, den über Hamburg sich bewegenden Warenverkehr zu bewältigen, oder wenn es den hamburgischen Reedereien an Unternehmungsgeist gebräche, den Bedürfnissen des Handels rechtzeitig entgegenzukommen. Beides trifft nicht zu: der Hamburger Hafen ist bekanntlich allen Anforderungen gewachsen, und Mangel an Unternehmungsgeist wird den Hamburger Reedern niemand vorwerfen wollen. Unter

diesen Umständen erscheint die Ablenkung des Elbeverkehrs nach Bremerhaven dem Auge des Hamburgers nicht viel anders, als wenn sich der Eisenbahngüterverkehr zwischen Hamburg und Berlin über Hannover oder jener zwischen Hamburg und München über Kiel vollzöge.

Auch wer dem gegenwärtigen Kampf als völlig unparteiischer und kühler Beobachter gegenübersteht, wird es begreiflich finden, daß man diese Entwicklung der Dinge in Hamburg nicht mit gerade freundlichen Augen ansieht und sich der bremischen Auslegung des Spruches „Navigare necesse est", nach welcher Reedereien von der Weser aus auch dann gegründet und betrieben werden müssen, wenn nicht die geringste Aussicht besteht, sie aus dem bremischen Handelsverkehr einigermaßen alimentieren zu können, nicht anzuschließen vermag. Was insbesondere den Verkehr mit den Vereinigten Staaten von Amerika betrifft, so kommt hinzu, daß man in Hamburg der Ansicht ist, daß die Ablenkung dieses Teils des hamburgischen Verkehrs nach Bremerhaven wenn nicht mit dem Wortlaut, so doch mit dem Geist der unter den kontinentalen Dampfschiffslinien bestehenden Verträge unvereinbar sei.

Die aus diesem Übergreifen Bremens auf den Elbeverkehr entstandene Mißstimmung Hamburgs gegen die Hansastadt an der Weser mußte sich natürlich steigern, je mehr der Umfang der Weserflotte über die Bedürfnisse des Handels der Weserhäfen hinauswuchs und je größer

demgemäß der Anteil am Elbeverkehr wurde, den Bremen für sich in Anspruch nahm.

Schon bisher nämlich war es Bremen gelungen, sich, außer an dem bereits erwähnten hamburgischen Verkehr mit den Vereinigten Staaten von Amerika, auch an dem Verkehr Hamburgs mit Brasilien, den La-Plata-Staaten, China, Japan, Britisch-Ostindien, Australien und Kuba einen beträchtlichen Anteil zu verschaffen. Im Anschluß hieran wurde nun gerade in neuerer Zeit von bremischer Seite eine Reihe von Maßnahmen getroffen, die augenscheinlich systematisch darauf ausgehn, auch auf allen übrigen Gebieten des überseeischen Verkehrs einen Teil des an der Elbe sich konzentrierenden Geschäfts den bremischen Reedereien zuzuführen. Die erste dieser Maßnahmen war die Gründung einer Frachtdampferlinie nach Australien durch den Norddeutschen Lloyd. Bisher standen dem Verkehr Deutschlands mit diesem Land zwei Linien zur Verfügung: die von dem Norddeutschen Lloyd seit einer Reihe von Jahren betriebene, vom Reich subventionierte Postdampferlinie und die von der Deutsch-Australischen Dampfschiffsgesellschaft in Hamburg unterhaltene Frachtdampferlinie. In den Händen der letzteren lag bisher ausschließlich der Verkehr mit den holländisch-ostindischen Häfen, die von den australischen Dampfern regelmäßig angelaufen wurden. Dadurch, daß der Lloyd eine besondere Frachtdampferlinie errichtete und diese auf die nieder-

ländisch-ostindischen Häfen ausdehnte, kam er der hamburgischen Gesellschaft direkt ins Gehege und nahm ihr einen Teil ihres aus Hamburg stammenden Geschäfts weg.

Die zweite Maßnahme des Norddeutschen Lloyd war die Errichtung der Atlas-Linie in Bremen, die genau in den Spuren der Deutschen Levante-Linie in Hamburg wandelt und gleich dieser den Verkehr mit den levantischen Häfen pflegt. Beide bremischen Gründungen wurden in Hamburg schwer empfunden, um so mehr, als sowohl die Deutsch-Australische Dampfschiffsgesellschaft wie ganz besonders die Levantelinie sich ihre Position in jahrelanger harter Arbeit und mit großen Opfern hat erkämpfen müssen. Es wurde daher in Hamburg auch nicht verstanden, daß die Königlich Preußische Eisenbahnverwaltung sich ohne weiteres bereit finden ließ, mit der bremischen Atlas-Linie, deren Leistungsfähigkeit sich doch erst erproben sollte, in gleicher Weise zusammenzuarbeiten wie bisher mit der um die Hebung des Verkehrs mit den levantischen Häfen zweifellos sehr verdienten Deutschen Levante-Linie.

Trotz dieser gespannten Sachlage haben die beiden von der Bremer Konkurrenz bedrängten hamburgischen Linien dem Kampf eine friedliche Verständigung vorgezogen, die natürlich nur darin gipfeln konnte, daß ersterer ein Teil des Verkehrs überlassen wurde.

Auf eine andere und sehr viel kampflustigere Stimmung stieß dagegen in Hamburg die in neuester Zeit erfolgte,

oben bereits erwähnte Gründung der Roland-Linie, die eine regelmäßige Dampfschiffsverbindung zwischen Bremen und der Westküste Amerikas herstellen will. Die Statistik erweist, daß der Handel Bremens mit den Staaten der Westküste Amerikas, soweit er für den Dampfschiffsverkehr in Frage kommt, ein minimaler ist, und die neue Gesellschaft macht denn auch kein Hehl daraus, daß es im wesentlichen der hamburgische, jetzt ganz in den Händen der Deutschen Dampfschiffahrtsgesellschaft Kosmos liegende Verkehr ist, von dem sie einen Teil an sich zu ziehen hofft. Die Kosmosgesellschaft beantwortete diesen gegen sie gerichteten Angriff mit einer Maßnahme, die ganz in der Richtung des von Bremen in dieser Frage eingenommenen prinzipiellen Standpunktes liegt. Sie sagte sich einfach, daß Bremen, wenn es einen Teil des Elbeverkehrs für sich beansprucht, folgerichtig den hamburgischen Reedereien nicht verwehren könne, sich am Weserverkehr zu beteiligen. Da nun eine solche Beteiligung auf dem Gebiet des Frachtverkehrs allein in lohnendem Maß nicht möglich ist, so ergab sich für die Kosmosgesellschaft von selbst der Entschluß, einen Teil des Auswandererstromes, der sich fortgesetzt in reichem Maße über Bremen ergießt, für sich in Anspruch zu nehmen. Sie beschloß daher die Errichtung einer Linie von Bremen nach New York und Baltimore, die hauptsächlich der Beförderung von Auswanderern, daneben aber auch dem Frachtverkehr dienen soll, und

beantragte beim Reichskanzler die für die Auswandererbeförderung nach dem Gesetz erforderliche Erlaubnis. Der Logik dieses Vorgehens der Kosmosgesellschaft wird sich auch der eifrigste Vertreter der bremischen Ansprüche nicht entziehen können.

Es ist bereits oben gesagt, daß die Gründung der Roland-Linie auch zu gemeinsamen Abwehrmaßregeln aller größeren hamburgischen Reedereien Veranlassung gegeben habe. Wir haben damit auf die vor kurzem erfolgte Gründung des „Schutzverbandes hamburgischer Reedereien" angespielt, der den Zweck verfolgt, die Position der hamburgischen Schiffahrtsgesellschaften gegenüber jeder Konkurrenz — mag sie nun von Bremen oder von anderer Seite ausgehen — zu stärken.

Zu diesem Zweck sind verschiedene Verabredungen getroffen, auf die hier nicht näher eingegangen zu werden braucht. Vor allen Dingen aber ist die Gründung einer „Syndikatsreederei" beschlossen worden, die vor einigen Tagen als Gesellschaft m. b. H. mit einem Kapital von 13 Millionen Mark ins Leben getreten ist. Wenn eine Reederei von einer Konkurrenz angegriffen wird, so braucht sie zu deren Abwehr vor allen Dingen Schiffe, und da ihre eigenen Dampfer in der regelmäßigen Fahrt beschäftigt zu sein pflegen, so wird sie fast stets auf die Charterung von Schiffen angewiesen sein. Für diese hat sie aber nicht nur eine hohe Chartersumme zu zahlen — hoch ist sie in der

Regel deswegen, weil Konkurrenzunternehmen gewöhnlich in einer Zeit günstiger Konjunktur aufzutreten pflegen —, sondern sie läuft auch Gefahr, minderwertige Schiffe zu bekommen, die den Ansprüchen der Verlader nicht genügen und mit denen sie daher der Konkurrenz gegenüber nichts ausrichten kann. Hier will die Syndikatsreederei helfend eingreifen, indem sie ihren Mitgliedern, wenn sie in einen Konkurrenzkampf hineingezogen werden, ihre Dampfer zu überaus billigen Bedingungen zur Verfügung stellt.

Natürlich werden die Dampfer der Syndikatsreederei durch diese ihre vornehmste Bestimmung im Konkurrenzkampf nur vorübergehend in Anspruch genommen werden. Es ist daher in Aussicht genommen, sie im übrigen in der freien Frachtfahrt zu beschäftigen. Dies lag um so näher, als die freie, d. h. nicht an regelmäßige Linien gebundene Frachtschiffahrt in Deutschland bisher weit weniger entwickelt ist, als es dem Bedürfnis entspricht. Der Bedarf unserer großen Reedereien an Extratonnage muß daher gegenwärtig zu einem sehr erheblichen Teil mit Dampfern fremder, insbesondere englischer Nationalität gedeckt werden. Eine Vermehrung der deutschen sogenannten Trampdampfern erschien somit durchaus erwünscht. Insofern wird die Syndikatsreederei einen bleibenden Gewinn für die hamburgische und damit für die deutsche Schiffahrt darstellen. — —“

Selbstverständlich blieb Bremen zu dieser Darlegung auch nicht still. Die Weserzeitung führte das Wort gegen Hamburg, und sie stattete ihren Gegenangriff mit einigen Beweisfällen aus, daß Hamburg sich ebenfalls in Verkehrszweige eingedrängt haben sollte, die ehemalig von Bremen aufgenommen waren. So beispielsweise, „daß die Hamburg-Amerika Linie, nachdem sie die de-Freitas-Dampfer, die bisher nur nach Brasilien gefahren seien, aufgekauft hatte, an dem schon längst bestehenden La-Plata-Geschäft des Norddeutschen Lloyds teilgenommen habe".

Wer den wirklichen Hergang dieser Sache nicht kannte, der mochte der Weserzeitung wohl glauben und über den schwarzen Undank Hamburgs sich noch schwärzere Gedanken machen.

Aber die wirkliche Sachlage war ein wenig anders.

Als die H.A.L. die Dampfer der de-Freitas-Linie aufkaufte (1900), da hatte diese Linie schon ein Jahr lang mit der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrtsgesellschaft und den übrigen am Südamerikadienst beteiligten Linien in einem erbitterten Konkurrenzkampfe gelegen. Diesem Kampfe machte die H.A.L. sofort ein Ende; und sie wendete damit dem N. L. nicht nur, sondern auch der bremischen Hansa-Linie und der H.S.A.D.G. ganz wesentliche Vorteile zu, denn ohne ihr Eintreten hätte der Kampf noch jahrelang anhalten können. Erst

durch die H.A.L. wurden sofortige Einigungsverhandlungen begonnen und auch durchgeführt.

Ebenso verhält es sich mit der behaupteten Benachteiligung Bremens durch die Beteiligung der H.A.L. an der Fahrt auf dem Yangtse. Die H.A.L. hatte damals ohne vorangegangenen Konkurrenzkampf und ohne jegliche Androhung eines solchen, sondern lediglich nach einer freundschaftlichen Vereinbarung die Schiffe der Firma Rickmers Reismühlen-Reederei und Schiffbaugesellschaft käuflich erworben. Nun trat sie allerdings an die Stelle dieser Firma in den wirtschaftlichen Wettbewerb auf dem Yangtse mit ein. Sie übte damit nur ein ihr zugefallenes gutes Recht aus.

Endlich wurde noch das Eindringen der Hamburg-Amerika Linie in das Arbeitsgebiet des N. L. als ein starker Schuldbeweis gegen Hamburg vorgebracht.

Auch hier hatte der an sich nicht zu tadelnde Eifer, für die Vaterstadt einzutreten, doch die Weserzeitung dazu verführt, unrichtig zu berichten. Sicherlich nur aus Unkenntnis. — Denn die H.A.L. hatte 1889 im vollen Einverständnis mit dem damaligen Direktor des N. L., Lohmann, diesen Dienst aufgenommen. „Und zwar mit Rücksicht darauf, daß die damals in Hamburg bestehende, später aber von der H.A.L. übernommene Dampfschiffahrtsgesellschaft Hansa im Begriff stand, ihrerseits eine Dampfschiffverbindung zwischen Hamburg und Baltimore

einzurichten.“ Wie stand es dagegen mit dem Respekt des N. L. vor ursprünglichen Schöpfungen der H.A.L., wie z. B. vor den Vergnügungsreisen? Aber die Vorwürfe der Weserzeitung konnten von Hamburg aus noch weit stärker zurückgegeben werden.

„Auch auf andern Gebieten hat der Lloyd zu ernten versucht und tatsächlich geerntet, wo nicht er, sondern die Hamburg-Amerika Linie gesät hatte. Wir brauchen nur daran zu erinnern, daß die Bedeutung Cherbourgs für den nordamerikanischen Kajütsverkehr zuerst von der Hamburg-Amerika Linie erkannt worden ist, und daß das Anlaufen dieses Hafens von seiten der Dampfer des N. L. lediglich eine Nachahmung des von der H.A.L. gegebenen Beispiels ist. Ebenso verhält es sich mit dem Hafen von Plymouth. Der Verkehr mit Philadelphia ist zuerst von der Hamburg-Amerika Linie aufgenommen und gepflegt worden, bis es eines Tages dem N. L. gefiel — selbstverständlich ohne jede vorherige Verständigung mit der H.A.L. —, dem hamburgischen Geschäft durch Errichtung einer eigenen Linie Abbruch zu tun.

Lange Jahre hindurch ist die Hamburg-Amerika Linie bemüht gewesen, ein Durchfrachtgeschäft im Verkehr mit den Ostseeplätzen zu organisieren. Nachdem dies mit vieler Arbeit und großen Opfern endlich gelungen war, erschien der Lloyd und verlangte seinen Anteil an diesem Verkehr, obwohl doch jeder, der die Verhältnisse

nicht durch die lokalpatriotische Brille des Bremers betrachtet, zugeben muß, daß Hamburg und nicht Bremen der natürliche Umschlagplatz für den Verkehr mit der Ostsee ist."

Sehr erquickend waren diese Erörterungen für den zuhörenden und zusehenden Volkswirtschaftler keineswegs. Aber es mußte doch mit allem Ärger und aller Mißstimmung einmal aufgerechnet und reiner Tisch gemacht werden, ehe es zum Frieden kommen konnte.

Am 24. November 1905 wurde nun die Syndikatsreederei begründet.

„Diese ist ein gemeinsames Unternehmen der zum „Schutzverband hamburgischer Reedereien" zusammengetretenen hiesigen Schiffahrtsgesellschaften und verfolgt in erster Linie den Zweck, die Widerstandsfähigkeit dieser Gesellschaften gegenüber etwaigen Angriffen auswärtiger Konkurrenz dadurch zu stärken, daß sie ihnen zur Abwehr der Angriffe geeignetes Schiffsmaterial zu sehr billigen Bedingungen zur Verfügung stellt. Soweit die Schiffe der Syndikatsreederei hierdurch nicht in Anspruch genommen sind, werden sie in der freien Frachtschiffahrt beschäftigt werden und dadurch zu ihrem Teile mit dazu beitragen, die infolge des Mangels an verfügbarem inländischen Schiffsmaterial jetzt vielfach unumgängliche Charterung ausländischer Dampfer mehr und mehr entbehrlich zu machen. Außerdem sind unter den dem Schutz-

verband angehörenden Reedereien Vereinbarungen getroffen worden, die durch eine gegenseitige Garantie des Besitzstandes einen Konkurrenzkampf unter diesen Reedereien ausschließen und etwa auftauchende Streitfragen der Entscheidung eines Schiedsgerichts unterwerfen." (Bericht von 1905.)

Im Binnenlande wuchs die Erregung über den Streit mit dessen Dauer. Mit den gründlichsten Untersuchungen wurde es Hamburg und Bremen zu Gemüte geführt, „wie bedingt ihr ganzes Dasein ist".*)

Es fehlte ebensowenig an Statistiken und ernsten Ermahnungen. Aber mit all diesem Rüstzeug ließ sich doch nur die natürliche Hegemonie Hamburgs beweisen.

So z. B.:

Der Seeverkehr in deutschen Häfen betrug im ganzen:

	Angekommene Schiffe	mit Ladung R.-T.	Abgegangene Schiffe	mit Ladung R.-T.
1873	39 455	5 601 203	31 040	4 185 412
1883	46 007	8 379 541	43 095	6 932 267
1893	57 224	13 582 967	49 815	10 008 581
1898	74 952	16 484 043	64 187	12 010 004
1902	78 271	18 414 221	65 234	13 517 972
1903	80 523	19 254 150	67 552	14 318 314

*) Arnold Steinmann-Bucher, Die einige Hansa, i. d. deutschen Industrie-Ztg. Nr. 48/1905. Berlin.

An Anzahl hat sich von 1873—1903 die Zahl der Schiffe verdoppelt, an Ladung verdreifacht.

Von diesen Mengen entfallen auf die beiden Ausgangspunkte Hamburg und Bremen im Jahre 1903:

Häfen	Angekomm. Schiffe	mit Ladung R.-T.	Abgegangene Schiffe	mit Ladung R.-T.
Altona . . .	3 761	276 152	594	58 519
Hamburg . .	9 895	8 236 471	10 488	6 284 637
Harburg . . .	305	63 970	528	47 006
	13 961	8 576 593	11 610	6 390 162
Cuxhaven . .	356	566 513	300	557 661
Bremerhaven .	1 437	1 459 580	1 051	1 383 970
Geestemünde .	2 394	337 744	355	147 583
Bremen . . .	2 135	1 038 967	2 039	795 537
	6 322	3 402 804	3 745	2 884 751
Total	20 283	11 979 397	15 355	9 274 913

„Also 65% der im deutschen Seeverkehr angekommenen und 65% der abgegangenen Güter entfallen auf Hamburg und Bremen, der Rest auf die übrigen Häfen."

In Hamburg gehen 15 Millionen R.-T. seewärts ein und aus, in Bremen kaum 6½ Millionen.

Hinc illae lacrimae.

„Man müßte die Geschichte der Schiffahrt seit der Mitte des letzten Jahrhunderts studieren, wollte man als Außen-

stehender sich über den Inhalt dieses alten Kampfes der hanseatischen Monopolisten unterrichten. Das alles wird jetzt aufgewärmt, die Stellung Hamburgs in der Kanalfrage, die subventionierten Dampferlinien werden hereingezogen; die bestehenden Konkurrenzverträge werden hervorgeholt und auf ihre Kündbarkeit geprüft! Kurz, die beiden Gegner stehen in voller Rüstung einander gegenüber, Hamburg ist sogar da angekommen, wo die von den Hanseaten so gehaßten Syndikate des Binnenlandes schon lange stehen: bei der Syndikatsreederei! Das ist auch der folgerichtige Schluß aus den Konkurrenzverträgen mit der Holland-Amerika-Linie, mit dem Lloyd und mit dem Vater der Trusts, mit Morgan!

Wir wollen uns darüber nicht aussprechen, auf welcher Seite bei diesen Kämpfen das größere Recht ist. Die Fehler werden auf beiden Seiten liegen, sie müssen es sogar, sonst könnte man dem friedlichern Teil den Vorwurf machen, daß er seine Interessen nicht scharf genug wahrgenommen habe. Es muß der Kampf von beiden Seiten geführt worden sein, das ist eben Wettbewerb. Niemand verdient einen Vorwurf; im Gegenteil, beide Teile sind der Bewunderung wert, weil sie es verstanden haben, nebeneinander zu solcher Höhe zu bringen die Hamburg-Amerika Linie und den Norddeutschen Lloyd.

Nun aber kommen die großen Bedenken, die ein solcher Kampf erweckt. Wer ist dabei der tertius gaudens? Ge-

wiß nicht das deutsche Hinterland, sondern das Ausland, das ganze seefahrende Ausland, vor allem die belgischen und holländischen Hafenplätze, sowie die britische und amerikanische Schiffahrt. Und darüber darf man nicht im Zweifel sein, daß der Kampf an einem bedenklichen Punkt angelangt ist, wie überhaupt der Wettbewerb der Hafenstädte. Schon als es sich um die Erweiterung der Bremerhavener Anlagen und den Erwerb preußischen Gebietes für diesen Zweck gehandelt hatte und ein Teil der Bremer Bürgerschaft sich gegen die Übernahme der großen Last auf Bremens Schultern zu regen begann, da mußte man sich sagen, daß hier allgemeine Interessen Deutschlands in Frage stehen. Als der Stettiner Vulcan von Stettin aus verhindert werden sollte, eine Zweigniederlassung in Hamburg zu errichten, da wußte man, daß auch hier ein allgemeines Interesse des Hinterlandes der Hafenstädte auf dem Spiele steht, und Generaldirektor Ballin gab einem unter den einsichtigen Wirtschaftspolitikern Deutschlands übereinstimmend gehegten Gedanken Ausdruck, als er dem Generaldirektor des Vulcan schrieb, es würde ihn schmerzen, den Vulcan von der Position, die er sich im Laufe der Jahre durch die Tüchtigkeit seiner Leitung erkämpft hat, heruntersteigen zu sehen."

„Die streitenden Hanseaten sollten auch nicht vergessen, daß mit Industrie und Handel sich die großen Gemeinschaften der Banken um die Förderung des Außenhandels

bemühen durch Errichtung von überseeischen Banken, Zweigniederlassungen, durch Vermittlung von Anleihen, durch Beteiligungen. Die Banken folgen dem Handel, der Handel den Banken, das ist eine Wechselwirkung. Die nächste Zukunft fordert die Sammlung und Verbindung aller nationalen Kräfte. Auch der Krieg der Banken muß zu größerer Sammlung führen. Sie sind auf dem besten Wege, die Lehren zu befolgen, die die Industrie durch die Syndikatsbildung erteilt hat.

Dahin muß auch die deutsche Schiffahrt kommen. Sie muß sich nunmehr bewußt werden, daß sie für sich nichts ist, daß sie auf Vorbedingungen ruht, die von außen kommen, aus Industrie, Handel und Landwirtschaft des Hinterlandes. Das ist für sie die Grundlage. Der Handel folgt zwar der Flagge, aber es ist fraglich, ob der umgekehrte Satz nicht richtiger ist. Die Schiffahrt muß sich dieses Zusammenhanges immer mehr bewußt werden, ihm ihre ganze Aufmerksamkeit, ihre ganze Liebe widmen. Die Industrie gibt Anregungen für Handel und Schiffahrt der Hafenstädte. Sie hat ein Anrecht darauf, daß auch ihr Anregungen gegeben werden; sonst denkt sie nur an sich; arbeitet nur für sich, schafft sich eine eigene Güterdistribution.

Der Anblick der streitenden Hafenstädte, die Eifersucht der Hanseaten macht einen schlechten Eindruck auf das Binnenland. Von hier aus hält man den Kampf zwischen

Hamburg und Bremen für verderblich, verderblich nicht nur für beide, sondern für die zukünftige Welthandelsstellung Deutschlands; diese bedarf einer einheitlichen, starken Schiffahrt immer größeren Stils, eines Handels allererster Klasse, und die können nur durch eine einige Hansa gewährleistet werden. Dann erst können sich deutsche Industrie, deutscher Handel, deutsche Banken und deutsche Schiffahrt zu der unbezwinglichen Macht vereinigen, welche die einzige zuverlässige Stütze von Deutschlands Zukunft sein werden. Also einigt euch!"

So klangs im großen und ganzen aus dem Blätterwalde.

Besonderes Interesse verdiente aber damals ein Artikel der Hamburger Nachrichten (28. 11. 05) bei seinem Erscheinen, und nicht minder heute, wo der Streit Geschichte wurde.

„ . . . Wir betonen, auch wir wünschen den Frieden. Über die Gründe dafür braucht man wohl nicht mehr zu sprechen. Aber warum war denn Krieg? Ging die Kriegserklärung von Hamburg aus? Wollten denn die Hamburger Reedereien ins Bremer Geschäft hinübergreifen? Ist denn die Roland-Linie bei uns domiziliert? Ist nicht erst, nachdem man von der Gründung dieses Unternehmens Gewißheit hatte, die Syndikatsreederei geschaffen worden?

Die auswärtige Presse war in der Behandlung des Streites zum großen Teil Hamburg recht unfreundlich gesinnt. Hat das etwa seine Berechtigung? Wie aus vorstehendem

ersichtlich, kaum. Im Verlaufe des Streites nun sind von dieser auswärtigen Presse wiederholt Vorgänge aus der Vergangenheit herangezogen worden, die, wie man meint, gegen Hamburg sprächen. Wir wiederholen, wir wünschen den Frieden. Aber jenen Auslassungen gegenüber fühlen wir uns zur Feststellung der Tatsachen veranlaßt, nachstehende Zuschrift wiederzugeben, die, wohlgemerkt, uns von Hamburger völlig unbeteiligter Seite zugeht.

Berliner Blätter behaupteten kürzlich, hätte nur die H.A.P.A.G. bei der Fahrt nach Ostasien sich innerhalb der Grenzen ihres Vertrages gehalten, so hätte auch der Lloyd das Hamburger Schiffahrtsgebiet respektiert! Nach dieser Version sollte die H.A.P.A.G. die alte Frachtlinie nach Ostasien allein weiterführen und auf jedem Dampfer 40 Kajütspassagiere befördern dürfen. Die alte Frachtlinie war die Kingsin-Linie, die in der Hauptsache Fracht beförderte, aber für damalige Verhältnisse (bis 1898) tadellose Kajütsräume zur Passagebeförderung hatte. — Nun klagt — nach der Zeitungsversion — der Lloyd nicht darüber, daß die H.A.P.A.G. mehr als 40 Passagiere beförderte, sondern darüber, daß die von der H.A.P.A.G. gebotene Gelegenheit für die Passagiere zu gut ist, daß die Kajüten zu elegant sind, und zum andern, daß die in Fahrt gestellten, auch für andere Zwecke dienenden Schiffe der Paketfahrt die (nicht benutzte!) Möglichkeit haben, mehr als 40 Kajütspassagiere zu befördern.

Bei Erörterung dieses Streitfalles ist es unter heutigen Verhältnissen vielleicht angebracht, der rasch lebenden Mitwelt die Geschichte der deutsch-ostasiatischen Verbindung ins Gedächtnis zu rufen. Sie beginnt im Jahre 1871. Damals war der Lloyd an Schiffseigentum etwa doppelt so stark wie die H.A.P.A.G., aber trotzdem ging sein Streben nur auf Beherrschung des atlantischen Ozeans. Patriotische Männer in Hamburg gründeten die Deutsche Dampfschiffs-Reederei, die vom folgenden Jahre ab regelmäßige monatliche Fahrten nach Penang, Singapore, Hongkong und Shanghai unterhielt. Die Arbeit war schwierig und nicht lohnend, der Handelsverkehr für Dampfer mußte erst geschaffen werden, und so stand die junge Gesellschaft schon ultimo 1878 vor der Notwendigkeit, zum Ausgleich ihrer schweren Verluste ihr Kapital zu reduzieren, aus je drei Aktien zwei zu machen. Die billigere Basis des Unternehmens, die dadurch geschaffen war, und die Entwicklung des Handels schufen dann Dividenden von 8, 9 und 6%, bis das verhängnisvolle Jahr 1884 kam! In jenem Jahre wollte der Reichskanzler Deutschlands auswärtigen Handel heben und Subventionen für Postdampferverbindung nach Ostasien und Australien geben. Der Norddeutsche Lloyd in Bremen sagte sich, daß, nachdem die opfervolle Pionierarbeit von Hamburg geleistet, mit großer Subvention also jetzt ein Gewinn zweifellos ist, um so zweifelloser, als die nicht subventionierten

beiden Hamburger Linien, die Deutsche Dampfschiffsreederei und die Australia-Sloman-Linie, rasch die Waffen strecken und eingehen würden (eine Hoffnung, die bei der Australia-Sloman-Linie prompt in Erfüllung ging), und er bewarb sich um die Subvention. Hamburg war damals im Reichstage schlechter als Bremen vertreten. Bremens Reichstagsabgeordneter war der Vorsitzende des Norddeutschen Lloyds, Herr H. H. Meier, der eine Hamburger Reichstagsabgeordnete war fortschrittlich negierend, die beiden andern Sozialdemokraten. Außerdem war der Lloyd von Einfluß, weil er das war, was heute die Hamburg-Amerika Linie ist, die vornehmste und bedeutendste deutsche Reederei. Noch 1886 hatte der Lloyd 93 000 Brutto-Registertons, gegen 60 000 der H.A.P.A.G., und so geschah, was Hamburg damals als schweres Unrecht empfand, die Kingsin-Linie wurde abgewiesen, und der Norddeutsche Lloyd bekam die Subvention von 4 000 000 ℳ pro Jahr.

Die Leiter der Kingsin-Linie waren von zähem, echt hamburgischem Geiste beseelt, und so taten sie dem Lloyd nicht den Gefallen, zu liquidieren, sondern sie arbeiteten weiter, — es schmerzte sie, aber es störte sie nicht, daß im nächsten Jahresbericht nach der Eröffnung der subventionierten Bremer Konkurrenz sie sagen mußten:

Eine Dividende können wir nicht verteilen, der Grund des Mindergewinns ist darin zu finden, daß uns der sonst aus der Beförderung der Ablösungsmannschaft der Kaiserlichen Marine nach Ostasien, der jetzt der subventionierten Linie überwiesen worden, erzielte Nutzen entgangen ist!

Der Bremer Rechenfehler, der die Hamburger Beharrlichkeit nicht veranschlagt hatte, hatte zur Folge, daß der Lloyd an seiner neuen Linie keine Freude hatte. Gleich das erste volle Jahr 1887 ergab für ihn einen Verlust an den Subventionslinien von 1 753 361 ℳ! Die naturgemäße Schwierigkeit des Führens einer Linie, die für den Platz kein wirkliches Bedürfnis ist, gab dann dem Lloyd bei Ablauf des Subventionskontrakts den Gedanken ein, die Hamburger Konkurrenz durch Aufkauf zu beseitigen und gleichzeitig dem Reiche Verdoppelung der Fahrten nach Ostasien unter Verdoppelung der Subvention vorzuschlagen. Aber die Zeiten hatten sich geändert. Zwar hatte der Norddeutsche Lloyd am 1. Januar 1898 mit 244 000 Brutto-Registertons gegen die H.A.P.A.G. mit damals 227 000 Brutto-Registertons noch an Räumen einen kleinen Vorsprung, aber der Leiter der Hamburg-Amerika Linie, Herr Generaldirektor Ballin, hatte Einfluß gewonnen, Beschlüsse, die Hamburg hätten schädigen können, zu hintertreiben. Rasch entschlossen kaufte die H.A.P.A.G. die Kingsin-Linie und erlangte vom Reiche, daß die Subvention beiden Hansahäfen, auch dem Lloyd, für je vier-

wöchentliche Verbindung zugesprochen wurde, — ein Vorgehen, das ein gemeinsames Betreiben des gesamten Geschäfts zur Folge hatte.

Die staatliche Fürsorge war im Grunde nicht Ballins Geschmack; — nicht die Lust, nicht der freie Wille hatte ihn getrieben, sich um die Subvention zu bewerben, sondern der Zwang, durch ein Sichbeteiligen Hamburg vor ernster Schädigung zu bewahren! Auf der Probefahrt des Dampfers Blücher am 2. Juni 1902 sprach er das aufsehenerregende Wort: „Wenn mir heute gemeldet würde, daß über Nacht die Schiffahrtssubsidien geraubt seien, ich würde aufatmend sagen: die hätten mir schon längst gestohlen werden können!" Bremen aber sah in der Subvention großen Segen, und so brachte das Jahr 1903 die Trennung: der Lloyd nahm die Reichspostdampferlinie ab Bremen und ab Hamburg,— die H.A.P.A.G. nahm wieder die alte, 1898 von ihr erworbene Kingsin-Linie."

Diese Darstellung zeigt, daß es für Hamburg nicht etwa nur eine Frage der größern oder geringern Nachgiebigkeit war, Frieden zu machen, und den Wunsch, einig zu sein, zu erfüllen.

Der Kampf war fast nötig, damit der aufgespeicherte Ärger einmal gründlich zur Abrechnung gebracht wurde.

Und auch die bremische Hartnäckigkeit muß man verstehn. Es hoffte, die Vormachtstellung von einst wieder erringen zu können. Es wollte nicht sehn,

daß nur eine Kette von widrigen Umständen Hamburg zwingen konnte, so lange im Hintertreffen geblieben zu sein.

Der geradezu märchenhafte Aufstieg der H.A.L. von 1886 ab mußte Bremen es wünschen lassen, zu einer ihm gelegenen Zeit ein Tournier zu bestehn.

Am 21. Dezember 1905 wurden die Konferenzen über die Einigung im Verwaltungsgebäude der H.A.L. zum guten Abschluß gebracht.

Der Öffentlichkeit wurde der Friede durch folgendes Communique bekanntgegeben:

> „Zwischen der Kosmos-Linie und der Roland-Linie ist unter Mitwirkung des Norddeutschen Lloyds und der Hamburg-Amerika Linie eine Verständigung insoweit erzielt, als die Roland-Linie vierwöchige Expeditionen von Bremen über Antwerpen nach Peru und Chile einrichtet, während die Kosmos-Linie ebenfalls vierwöchig einen Dampfer über Bremen expediert. Den Verschiffern soll die wahlweise Benutzung beider Linien freistehn. Die Differenzen zwischen der Hamburg-Amerika Linie und dem Norddeutschen Lloyd sind beigelegt."

Bei der Fülle der Kombinationen über den Stand und das Schicksal der beiden Hauptlinien mußte natürlich die Fama auch wieder die nahe Verschmelzung beider Linien ankünden.

Diesem Gerede machte Ballin ein Ende, der sich zu einem Mitarbeiter der Kölnischen Zeitung (nach der Wiedergabe durch die Weserzeitung vom 9. 1. 06) folgendermaßen äußerte:

„... daß an den hartnäckigen Zeitungsgerüchten über jüngst getroffene Vereinbarungen zwischen der H.A.L. und dem N. L. betreffend einer zukünftigen Verschmelzung kein wahres Wort sei. Auf den letzten Konferenzen zwischen den beiden Gesellschaften sind lediglich die bisherigen Verträge bestätigt und darüber hinaus nur Verabredungen getroffen worden, wonach zukünftige Streitfragen sofort auf gütlichem Wege beigelegt werden sollen, ohne zu öffentlichen Reibungen und Betriebsstörungen zu führen."

Es war gut, daß das Jahr 1906 die Einigung zwischen den größten deutschen Schiffahrtsgesellschaften wieder hergestellt sah. An Arbeit war in diesem Jahre nirgends Mangel. Die nahende Einführung des deutschen Zolltarifs veranlaßte eine ganz gewaltige Anhäufung der Einfuhr verschiedener wichtiger Handelsartikel.

Auch die Auswanderung nahm so stark zu, daß die H.A.L. 1906 zum ersten Male die Rekordziffer der be-

förderten Passagiere unter allen konkurrierenden Reedereien trug.

Es fehlte zwar auch in diesem Jahre nicht an heftigen Konkurrenzkämpfen, die sich durch sehr stark zu empfindenden Druck auf die Frachtraten im ausgehenden und einkommenden Verkehr (Antwerpen—Buenos Aires) bemerkbar machten.

Die Entwicklung der letzten 5 Jahre (1901—1906) veranschaulicht folgende Tabelle:

Auswanderung über Hamburg.*)

	Auswanderer insgesamt	davon deutscher Herkunft	russischer Herkunft	österreich-ungarischer Herkunft	Auf Schiffen der H.A.L. nach New York
1902	123 555	17 654	43 994	44 939	84 295
1903	144 560	20 238	47 558	58 928	94 125
1904	132 712	17 680	57 939	42 216*)	82 384
1905	143 375	16 422	56 925	56 876	100 078
1906	143 783	20 057	71 221	64 930	125 811

*) cf.: Konkurrenzkampf mit der Cunard-Linie. (D. V.)

Seeschiff-Flotte und Beförderungs-Leistungen.*)

	Zahl der See-dampfer einschl. Bauten	Tonnage der See-dampfer Br.-R.-T.	Buchwert der See-dampfer Ende des Jahres i. Mill. Mk.	Zahl der Rund-reisen	Beförderte Passagiere	Beförderte Güter cbm
1902	127	630 091	142,4	853	261 238	4 339 387
1903	125	619 916	149,3	940	304 346	4 800 554
1904	139	694 460	144,5	1011	331 618	4 984 976
1905	149	725 399	156,1	1256	333 926	5 804 798
1906	157	772 780	152,9	1266	431 955	6 182 868

Die Erweiterung der Verkehrsbeziehungen zu den östlichen Ländern wurde durch die Herstellung einer regelmäßigen Verbindung zwischen Hamburg und den arabischen, persischen und sudanischen Häfen geschaffen. Hier wurde im wahrsten Sinne des Wortes Neuland erschlossen.

Ganz im stillen vollzog sich auch eine Verkehrsallianz mit dem Gouldschen Eisenbahntrust, der die Verbindung zwischen New York und Kansas City beherrscht, sowie mit der Stilwellschen Bahngesellschaft, die eine Linie von Kansas City nach dem mexikanischen Hafen Topolobampo am Stillen Ozean baut.

*) Aus K. Himer: Die Hamburg-Amerika-Linie im 6. Jahrzehnt ihrer Entwicklung.

„Wenn auch die Vollendung der Stilwellschen Eisenbahn noch einige Jahre dauern wird — sagten die Grenzboten (Leipzig) am 5. 7. 06 —, so ist es doch unstreitig ein neues Zeichen von dem weitschauenden Scharfsinn des Generaldirektors Ballin, daß er es verstanden hat, sich nach vielen vergeblichen Vertragsverhandlungen mit anderen pazificischen Eisenbahngesellschaften jetzt mit einem Eisenbahnunternehmen zu assoziieren, das voraussichtlich nach seiner Vollendung eines der wichtigsten in Nordamerika sein wird."

Es sollte dieser Voraussage nicht an Erfüllung fehlen.

So schienen sich die Verhältnisse nach jeder Richtung hin weiter zu entwickeln.

Aber die Cunard-Linie hatte ihren „Sieg" noch nicht verwinden können. Der Geschäftsbericht der H.A.L. über 1906 bringt in einem kurzen Passus den Auftakt zu den Kämpfen im Jahre 1907:

„Wie bekannt, bestehen zwischen den zum Nordatlantischen Dampferlinien-Verband gehörenden Gesellschaften und der Cunard-Linie ernste Differenzen, die vor drei Jahren zu einem heftigen Konkurrenzkampfe führten. Auch nach Beendigung dieses Kampfes sind erhebliche Interessengegensätze bestehen geblieben, über die trotz aller unserer Bemühungen eine Verständigung infolge der übermäßigen Ansprüche der Cunard-Linie bisher nicht hat erzielt werden können. Der von uns im Namen der konti-

nentalen Linien gemachte, gewiß sehr entgegenkommende Vorschlag, die Streitfragen durch ein in London einzusetzendes Schiedsgericht entscheiden zu lassen, ist von der Cunard-Linie abgelehnt worden, die dadurch selbst zu erkennen gegeben hat, daß ihre Ansprüche eine Prüfung durch unparteiische Richter nicht vertragen können. Leider müssen wir hinzufügen, daß auch das Verhältnis zu andern an der nordatlantischen Fahrt beteiligten Linien zurzeit kein ungetrübtes ist, da auch hier Differenzen sich herausgebildet haben, für die ein den berechtigten Interessen der verbündeten kontinentalen Linien gerecht werdender Ausgleich bisher nicht gefunden werden konnte. Wir haben dieser Sachlage bei der Aufstellung der Abrechnung über das Berichtsjahr Rechnung getragen, so daß wir für die Eventualität einer Erneuerung des Tarifkampfes im nordatlantischen Verkehr vollständig gerüstet sind."

Nun konnte also zum Tanz zum zweiten Male aufgespielt werden. In Hamburg legte man aber nicht nach berühmtem Muster die Flöte beiseite. Nein, man nahm zu diesem Konzert gleich das richtige Instrument, den Kontrabaß, um die Töne mit Grundgewalt zu bringen.

Der Cunard-Löwe verspürte wiederum das Gelüst, auf dem dicken deutschen Bierphilister zu tanzen. Der Friede war also nicht nur nicht haltbar, sondern nur eine Zeit, um neue Kräfte zu einem entscheidenden Schlage zu sammeln.

Vielleicht hoffte sie, der H.A.L. insbesondere das Schicksal der einstigen Collins-Line zu bereiten, die 1858 vor ihr die Segel streichen mußte, obwohl die amerikanische Regierung der Collins-Line mit erheblichen Subventionen geholfen und die Schiffe der Collins-Line die der englischen Gesellschaft an Schnelligkeit (8,5) übertroffen hatten.

Nun konnte ja nicht geleugnet werden, daß es der Cunard-Linie an Ambition nicht fehlen sollte. War sie es doch, die als erste Schiffahrtsgesellschaft die ersten Dampfer von rund 2800 t Deplacement von Liverpool nach New York beförderte, und sie half auch mit, technische Errungenschaften zu erzielen.

Das Fahrtmaterial der Cunard-Linie war um den neuen Typ der Turbinendampfer von gewaltigsten Ausmessungen vergrößert worden.

Diese Dampfer, Mauretania und Lusitania, hatten zwar gegenüber den von den kontinentalen Gesellschaften verwendeten Schiffen eine verbesserte Geschwindigkeit. Aber die gewaltige Erhöhung der Betriebskosten brachte doch auch trotz der Subvention den Zwang mit sich, die Kajütenpreise erster und zweiter Klasse zu erhöhen. —

Die Entstehungsgeschichte dieser Riesendampfer ist auch nicht arm an interessanten Ereignissen. Es bedurfte erst wiederholten, sehr nachdrücklichen Drängens, ehe die Schiffe in Bau gegeben wurden, als sie schon

längst der schiffahrenden Welt mit großem Applomb angekündigt waren. Am 6. Mai 1904 erst brachte die Zeitschrift Engineering die Mitteilung, daß die beiden 25-Knoten-Schiffe definitiv bestellt seien. Aber nun sollten die Schiffe in Dienst gestellt werden. Ob sie rentabel arbeiten würden, es überhaupt tun konnten, das stand zunächst nicht zur Diskussion. Der Cunard-Linie hätte überdies mit der Feststellung der Unrentabilität auch nichts ihr bis dahin Fremdes gesagt werden können. War es doch gerade diese Befürchtung, die sie mit der endgültigen Bestellung der Schiffe so lange zögern ließ. Das englische Prestige kämpfte, da mußten alle wirtschaftlichen Erwägungen zurücktreten.

Der ganzen deutschen Presse bemächtigte sich wegen dieses Kampfes eine starke Erregung.

Anfang März schien durch ein Telegramm des Wiener Fremdenblattes eine Beruhigung mitgeteilt zu werden:

„Wien, 11. März. Das „Fremdenblatt" erfährt von informierter Seite aus Budapest, daß die ungarische Regierung die Verhandlungen mit den Vertretern der großen kontinentalen Reedereien abgeschlossen habe. Die Neuregelung des Fiume-Amerika-Dienstes soll nun unter Lösung der bisherigen Vereinbarung mit der Cunard-Linie derart erfolgen, daß die hervorragendsten Reedereien Deutschlands, Belgiens, Hollands und Frankreichs die Errichtung einer ungarischen, unter ungarischer Flagge zu betreibenden

Seeschiffahrts-Gesellschaft für jeden Verkehr von Fiume nach New York übernehmen. Hieran sollte der Norddeutsche Lloyd mit 40% und die Hamburg-Amerika-Linie mit $26^2/_3$% beteiligt sein. Der Verkehr soll sich 14tägig vollziehen und drei geeignete Dampfer der Cunard-Linie und weitere vier neue Dampfer in Dienst gestellt werden. Diese Linie soll der Abschaffung der Mißstände im Auswanderungswesen dienen, aber nicht nur Zwischendecksverkehr pflegen, sondern auch Passagiere erster Klasse befördern und dem ungarischen Frachtverkehr besondere Aufmerksamkeit widmen. Auf Grund des mit dem Norddeutschen Lloyd, der Deutschen Levante-Linie und der ungarischen Levante - Seeschiffahrts - Gesellschaft abgeschlossenen Vertrages ist aus dieser letzten eine neue große Unternehmung, die Ungarische Levante-Linie, gebildet und von der ungarischen Regierung mit 1 200 000 Kronen jährlich subventioniert worden. Von Vereinbarungen über den eigentlichen Levanteverkehr wurde vorläufig abgesehen, um der ungarischen Regierung freie Hand für die in dieser Beziehung noch geplanten Vereinbarungen mit dem österreichischen Lloyd zu lassen."

Kaum war diese Meldung in die Welt geflattert, so wurde diese angebliche Lösung auch schon wieder dementiert. Was am 11. März als feste Bestimmung der ungarischen Regierung galt, wurde am 17. März nur Absicht geheißen.

„Die ungarische Regierung beabsichtigt, den Verkehr von Fiume nach Amerika unter nationaler Flagge auszugestalten, und wünscht, daß die Zahl der Fahrten von 26 auf 50 erhöht werde. Die großen deutschen Schifffahrtsunternehmungen wollen gemeinsam mit der Adria eine neue Schiffahrtsgesellschaft für den ungarisch-amerikanischen Verkehr bilden. Zu diesem Zweck müßte jedoch der Cunard-Linie ihr ungarisch-amerikanisches Auswanderergeschäft und vor allem der Schiffspark abgelöst werden. Die Ablösung des Dienstes der Cunard-Linie durch die neue Gesellschaft hängt mit einer anderen entscheidenden Frage zusammen."

Am 17. März verbreitete Reuters Bureau aus London folgende Meldung:

„Der Generaldirektor der Hamburg-Amerika Linie, Ballin, der heute an Bord der Kaiserin Augusta Viktoria die Rückfahrt nach Hamburg angetreten hat, erklärte einem Interviewer, daß ein neuer Tarifkampf mit der Cunard-Linie sehr wahrscheinlich sei. Man könne die Entscheidung in den nächsten 14 Tagen erwarten. Die deutschen Gesellschaften hätten mit der White-Star-Linie ein Abkommen getroffen, das jede Möglichkeit einer Reibung infolge des Umstandes, daß diese Gesellschaft Southampton als Ausfahrtshafen gewählt habe, ausschließe."

Die Neue Hamburger Zeitung wußte einen Tag später zu melden:

„Die Cunard-Linie stellt nämlich neue Turbinendampfer in Betrieb, die eine außerordentliche Geschwindigkeit haben sollen und für die die Kajütenpreise erster und zweiter Klasse erhöht werden würden. Die englische Gesellschaft beabsichtigte nun, als Ausgangspunkt für den Verkehr nach Amerika nicht mehr Liverpool, sondern Southampton zu nehmen, von wo die deutschen und eine Reihe anderer kontinentaler Gesellschaften die Amerikafahrten antreten. Darin lag ein direkter feindlicher Vorstoß gegen die kontinentalen, namentlich gegen die deutschen Dampfergesellschaften. Außerdem störte die Erhöhung der Preise für die Kajüten der Cunard-Linie die Vereinbarungen, die damals zwischen den Gesellschaften bestanden, die den Amerikadienst besorgen. Dadurch, daß die Cunard-Linie die Preise für die Kajüten auf den neuen Turbinendampfern erhöhen wollte, wurde die vereinbarte Aufteilung der Fahrten erschwert. Die Abmachungen beruhten nun einmal auf genau festgesetzten Abfahrts- und Ankunftszeiten. Auch diese mußten durch die Turbinendampfer der Cunard-Linie, die einen Tag weniger benötigen, eine Verschiebung erfahren. Die kontinentalen Gesellschaften, die in den Vertrag der Cunard-Linie mit der Adria eintreten sollten, machten diese Aktion davon abhängig, daß mit der Cunard-Linie eine Vereinbarung über den von England ausgehenden Amerikaverkehr zustande kommen sollte, da die Interessen

auf diesem Gebiete für die Gesellschaften weit wichtiger waren als der ungarisch-amerikanische Verkehr."

Aber jeder Versuch der Cunard-Linie wurde von Hamburg aus sofort durch einen Gegenschlag pariert. Eine Neuordnung der Abfahrten des Hamburg-New-York-Dienstes wurde derart vorgenommen, daß ab 1. Juli für die Schnelldampfer der H.A.L. Freitags von Hamburg, Sonnabends von Southampton und Cherbourg Abgangszeit sein sollte. Auch von New York wurde der Abgangstag der Schnelldampfer auf Sonnabend verlegt. Die bisher am Sonnabend abgehenden Fracht- und Passagierdampfer sollten künftig Donnerstags expediert werden.

Verhandlungen der Cunard-Linie in Antwerpen über den Erwerb eigener Liegestätten forderten die H.A.L. zu einem Gegenzuge heraus.

Zwischen Ballin und Henry Mac Iver (von der Firma D. u. D. Mac Iver, Liverpool) wurde ein Abkommen geschlossen, nach dem die Agentur der H.A.L. in die Hände der Firma D. u. D. Iver gelegt wurde. Damit wurde die Cunard-Linie an einem besonders empfindsamen Punkt recht unsanft berührt.

Schon schien es, als sollte der Streit einen Kampf der ganzen Schiffahrt nach sich ziehn.

Da kündigte die Verwaltung der Cunard-Linie (am 13. Mai 1907) aber offiziell an, daß keine unmittelbar erfolgende Verlegung von Liverpool nach einem Kanal-

hafen von ihr beabsichtigt sei, und daß aber auch keine Verhandlungen über eine Aufgabe der ungarischen Dampferlinie schwebten. Diese Ankündigung schien den Gerüchten über einen allgemeinen Schiffahrtskrieg für die kommende Touristensaison wenigstens ein Ende zu machen. Das New York Journal of Commerce faßte aber die Sache skeptisch auf und erklärte dazu: „Die Ankündigung muß anscheinend cum grano salis aufgenommen werden und lediglich als ein Ausdruck dafür, daß die Verwaltung der Cunard-Linie keine Änderung ohne gehörige Überlegung treffen will. Die neuen 25-Knoten-Turbinendampfer werden für die Zeit des starken Andranges im Touristenverkehr von Amerika nicht fertig sein; die Lusitania wird im Juni oder Anfang Juli zur Probefahrt bereit sein und die Mauretania erst Ende Juli oder Anfang August, so daß die Dampfer wahrscheinlich erst für die rückkehrende Passagierbewegung in Betrieb gesetzt werden können. Unter diesen Umständen ist es kaum der Mühe wert, die Frage einer Änderung des Abfahrtshafens für die beginnende Saison anzuschneiden, soweit die neuen Dampfer in Betracht kommen. Die günstigen Ergebnisse des letztjährigen Geschäftes haben ebenfalls, wie verlautet, die Verwaltung davon überzeugt, daß eine Änderung wohl überlegt sein will. Zu der Bemerkung über den ungarischen Kontrakt äußerte die Londoner Shipping Gazette, daß die Meldung, die ungarische Regierung habe keineswegs

einen Wunsch geäußert, den zehnjährigen Kontrakt zu annulieren, von besonderm Interesse sei angesichts der veröffentlichten Interviews der Vertreter der deutschen Reedereien. Das Londoner Blatt fügt hinzu: Sollten natürlich die deutschen Reedereien den Fiumedienst der Cunard zu einem Preise zu kaufen wünschen, der höher ist als der Wert, den die Cunard-Linie selbst diesem Dienst beimißt, so würde wahrscheinlich ein Besitzwechsel Platz greifen; aber bis jetzt ist noch kein Anerbieten auf dieser Basis gemacht worden."

Auf diesen ausgeworfenen Köder biß nun aber niemand an.

Gegen die Verbindung der H.A.L. mit D. u. D. Mac Iver wendete die Cunard-Linie ihr gröbstes Geschütz:

New York, 3. Juni. Die Cunard-Linie ermäßigte den Preis der Zwischendeckpassage New York—Mittelmeer von 30 auf 15 Dollars.

Das deutete darauf hin, daß der Kampf mit allen Mitteln verschärft werden sollte, aber auch dahin, daß es nun zu einer Entscheidung kommen mußte.

Dabei war aber nun auch noch zu beachten, daß die Pool Abmachungen sich auch nur auf die Zwischendecksrate bezog. Bis in den Februar 1908 hinein zogen sich die Kämpfe.

Bereits Anfang Februar kamen Nachrichten aus London, daß endgültige Friedensverhandlungen im Gange seien.

Am 7. Februar konnte die deutsche Presse melden:

„Die Londoner Schiffahrtskonferenzen sind beendet und haben zu einer völligen Einigung aller am transatlantischen Passagierverkehr beteiligten Dampfergesellschaften geführt.

Das Übereinkommen, an dem folgende Linien beteiligt waren: Allan-Linie, Anchor-Linie, American-Linie, Atlantic-Transport-Linie, Canadian-Pacific-Linie, Comp. Générale Transatlantique, Cunard-Linie, White-Star-Linie, Dominian-Linie, Leyland-Linie, Hamburg-Amerika Linie, Norddeutscher Lloyd, Holland-Amerika-Linie, Red-Star-Linie, regelte sämtliche Kajütspassagepreise für I. und II. Klasse und ebenso den Zwischendecksgeschäftsverkehr.

Daß der Abschluß, der auf die Dauer von 3 Jahren zunächst vollzogen wurde, überall große Befriedigung verursachte, läßt sich denken. Allerdings — um auch die große Zweiflerin, die Deutsche Tageszeitung nicht zu vergessen. — Sie zweifelte damals an den Erfolgen. Sie zweifelt sicher auch heute noch. — —

Die Neue Hamburger Zeitung berichtete:

„Das Zustandekommen ist in erster Linie dem tatkräftigen Eintreten des Generaldirektors Ballin zu danken, der unermüdlich darauf bedacht war, das stark umworbene transatlantische Passagegeschäft wieder auf eine gesunde und für alle Beteiligten ersprießliche Grundlage zu stellen.

Seiner Leitung der Verhandlungen wurde dann auch allgemeine Anerkennung und Würdigung gezollt."

Wie man in englischen Schiffahrtskreisen über die Konferenzen und deren Ausgang dachte, darüber brachte die Syren and Skipping, ein bekanntes englisches Schiffahrtsblatt, ein interessantes Urteil. Das Blatt sprach zunächst seine Ansicht dahin aus, daß die Reedereien im allgemeinen zum Resultat der Verhandlungen aufrichtig beglückwünscht werden können und sagte weiterhin: „daß die Konferenz zustande gebracht worden sei, sei ohne Frage ein Verdienst der deutschen Linien, die allerdings von Anfang an auf Seiten der englischen Reedereien die größte Bereitwilligkeit zur Mitarbeit an der Lösung der dornenvollen Aufgabe gefunden hätten. Die Vertreter der Gesellschaften, die zur Konferenz zusammentraten, müßten von der Überzeugung durchdrungen gewesen sein, daß bei der gegenwärtigen Geschäftslage eine Konkurrenz unter den einzelnen Gesellschaften unangebracht erscheine, und daß das Interesse jeder einzelnen Linie sie auf ein harmonisches Zusammenarbeiten mit den übrigen hinweise. Das Resultat der Konferenz unter finanziellem Gesichtspunkte kann nun als höchst befriedigend betrachtet werden. Die ruhig überlegende und gewandte Art und Weise, in der die Beratungen geführt wurden, wird zusammen mit dem fairen Resultat der ganzen Verhandlungen dem Aktionär der Schiff-

fahrtsgesellschaften ein Gefühl des Vertrauens zu den Leitern dieser großen Unternehmungen und gleichzeitig die Gewißheit geben, daß diese Unternehmungen von Männern geleitet werden, die über gesunden Menschenverstand verfügen und eine weitsichtige Geschäftspolitik treiben. Aus dem Gefühl, daß von den deutschen Linien die Initiative zu den Verhandlungen ausgegangen sei, dürfte auch der von den englischen Linien gleich zu Beginn der Konferenzen gemachte Vorschlag zu erklären sein, daß diese unter dem Vorsitz des Generaldirektors der Hamburg-Amerika-Linie stattfinden möge." Was das Blatt ferner über das „faire" Resultat der Konferenzen sagt, wird durch ein interessantes Wort des Präsidenten der Cunard-Linie bestätigt, der am Schlusse der Konferenz, als er namens der Versammlung dem Vorsitzenden den Dank für seine Mühewaltung aussprach, das Resultat, zu dem man gelangt sei, als „peace in honour" bezeichnete.

Der ungarische Dienst, der Zankapfel zwischen Cunard und H.A.L., war nun auch der transatlantischen Poolvereinbarung unterstellt.

Einmal bei Verhandlungen, erzielte Albert Ballin auch mit der Reederei Lamport & Holt eine Verständigung über den Verkehr zwischen Nordamerika und Brasilien, an dem die H.A.L. als Teilhaberin bei der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrtsgesellschaft nicht unwesentlich interessiert war. Auch mit dieser Verstän-

digung wurde ein schon lange dauernder Tarifkampf beendet.

Das Jahr 1907 hatte so schwere Opfer durch den Tarifkampf gefordert, daß diese noch lange Zeit nachwirkten.

Der Geschäftsbericht der Cunard-Linie über 1908 bringt das nicht minder zum Ausdruck, wie der der H.A.L.

„Der Bericht zeigte, daß einschließlich des Gewinnvortrags vom Jahre 1907 in Höhe von 109 882 £ der Gesamtgewinn des Geschäftsjahres 1908 295 035 £ beträgt, das heißt, daß die Gesellschaft in Wirklichkeit im Jahre 1908 185 153 £ bei einem eingezahlten Kapital von 1 600 020 £ verdient hat. Zu diesem Betrag haben die Direktoren noch 106 000 £ aus dem Versicherungsfonds und 50 000 £ aus dem Reservefonds entnommen, so daß die Kreditseite des Gewinn- und Verlustkontos mit 451 035 £ abschließt. Nach Abzug der Steuern und der zu zahlenden Zinsen und nach Abschreibungen von 296 778 £ für Abnutzung der Schiffe und Werften und einer Übertragung von 6494 £ auf das Versicherungsfonds-Konto bleibt ein Betrag von 3582 £, den die Gesellschaft auf neue Rechnung für das laufende Jahr vorgetragen hat. Danach reichte der erzielte Überschuß nicht einmal aus, die Abschreibungen zu decken, die übrigens für das Jahr 1908 geringer bemessen worden sind als für 1907, in dem einschließ-

lich 100 000 £ Sonderabschreibung auf neue Dampfer der Betrag von 354 907 £ zur Abschreibung gelangte. Im Jahre 1907 stellte sich der Betriebsüberschuß auf 869 743 £, aus dem zunächst die Kosten für Reparatur und Instandhaltung der Flotte sowie die Versicherungsprämien mit zusammen 219 543 £ bestritten wurden. Sodann wurden 244 658 £ zu Abschreibungen und die schon erwähnten 100 000 £ zu Sonderabschreibungen benutzt. Die Aktionäre erhielten für 1907 ebenso wie für 1906 5% Dividende. Als Vortrag dienten 109 882 £. Der 1908-Abschluß sieht erheblich schlechter aus als der pro 1907. Die englischen Blätter hatten also nicht den geringsten Grund, über den ungünstigen Abschluß der Hamburg-Amerika Linie ein Frohlocken anzustimmen, besonders wenn sie sich vor Augen halten würden, daß die Hamburger Compagnie ohne jede Subvention arbeitet, die Cunard-Linie dagegen erhebliche Unterstützungen in mannigfacher Form durch die englische Regierung genießt."

Das Nauticus-Jahrbuch (1908) endlich schrieb über die Einigung folgendes:

„Allem Anschein nach gelangen die konkurrierenden Gesellschaften allmählich zu der Erkenntnis, daß eine zweckentsprechende Verteilung des Geschäftsanteils auf Grund von Verträgen mit den ausländischen Wettbewerben und eine gemeinschaftliche Behandlung der

inländischen Verkehrslinien für alle Teile vorteilhafter sind als ebenso kostspielige wie zwecklose Ratenkriege.

An der Spitze dieser Bewegung steht Generaldirektor Ballin, als dessen Verdienst es zu betrachten ist, daß die Kartellbildung, die geradezu die zentrale Lebensfrage der ganzen Schiffahrt geworden ist, aufs sorgfältigste in Formen ausgebaut wurde, die sich ständig verbessert und gut bewährt haben, so daß sie bisher weder in Fachkreisen noch bei den Auftraggebern der Schiffahrt Widerspruch fand, sondern allgemein als nützlich anerkannt wurde."

Als erfreuendes Ergebnis für die H.A.L. brachte das Jahr 1907 die Beteiligung am Afrikadienst. Die Ursache zu dieser Ausdehnung ist wohl noch in guter Erinnerung. Sie hängt aufs engste mit der Reorganisation der deutschen Kolonialpolitik durch Dernburg zusammen.

In ihren Einzelheiten und Entwicklungsstufen stellte die Übernehmung des Afrikadienstes eine hervorragende Leistung der H.A.L. dar.

„Wir wünschen den Herren Aktionären ferner mitzuteilen, daß die Hamburg-Amerika-Linie angesichts der aussichtsvollen Entwicklung, die der Verkehr zwischen Deutschland und Afrika genommen hat, den Entschluß faßte, das Netz ihrer Verbindungen nach diesem Erdteile auszudehnen. Wir haben dabei, um Konkurrenzkämpfe zu vermeiden, die nicht nur den Interessen unserer Ge-

sellschaft, sondern auch den nationalen Interessen abträglich sein würden, mit der Woermann-Linie in dieser Angelegenheit eine Verständigung herbeigeführt.

Nach den getroffenen Vereinbarungen werden wir einen Teil der Flotte der Woermann-Linie käuflich erwerben und so in der Lage sein, an dem Verkehr nach Afrika uns schon vom nächsten Monate ab aktiv zu beteiligen."

Sämtliche Fahrten wurden für gemeinsame Rechnung gemacht, Gewinn und Verlust aber nach Verhältnis des Raumgehalts der beschäftigten Dampfer verteilt.

1908 schloß sich auch die Deutsch-Ostafrika-Linie dieser Kombination „Ballin-Woermann" an.

Das Geschäftsjahr 1908 gehörte wohl mit zu den am wenigsten erfreuenden. Nur die Pessimisten hatten während des ganzen Jahres gute Zeit. Sie prophezeiten das Blaue vom Himmel herunter, und als im Mai ein Ratenkampf im Mittelmeerdienst ausbrach, da schien ihnen alles zu Ende zu sein.

Bereits erklangen die dumpfen Orakel vom Verfall der Gesellschaft. — (Bank- und Handelszeitung, Berlin 11. 3. 08.)

Die Neue Gesellschaftliche Correspondence war die erste, die den mutigsten Entschluß produzierte. Ihr schien nur eine Lösung möglich. Es gefiel ihr, Anfang März zu verbreiten, daß Albert Ballin zurücktreten werde.

Warum?

Wird nicht verraten.

Genug, er tritt zurück.

Ach, daß sie solchen Schmerz erleben mußte, daß ihre Nachricht dementiert wurde.

Zwar wiederholte sie die Nachricht noch einmal im Juli, und diesmal lüftete sie sogar den Schleier, den sie vorher über die Gründe gebreitet hatte.

„Wegen der schlechten Konjunktur."

Man tat ihr trotzdem die Ehre eines Dementis an.

Da mußte stärker beschworen werden.

Der St.-Mitarbeiter der Leipziger Neuesten Nachrichten ritt zum Turnier mit eingelegter Füllfeder, und er legte einmal die Verhältnisse endlich ganz klar: Es stand am denkwürdigen Abend des 17. Juli 1908 gedruckt.

Die Welt hatte sich vorher ja blenden lassen.

Das sollte fürder nicht wieder geschehn!

„Die Ära Ballin hat sich wirklich überlebt."

„Sie hat uns ja nur eine Niederlage nach der andern gebracht."

„Wegen Geldknappheit ziehn sich die deutschen Gesellschaften von der Austra americana zurück, das gehört mit zu Ballins Schuldkonto. Die Ozeana hatte er gekauft, um den Dienst zwischen Neapel und Alexandrien einzurichten, mußte ihn aber wieder aufgeben und sich mit der Agentschaft der siegenden englischen Linie begnügen. Er wollte die italienischen Gesellschaften durch

den Erwerb der Italia kirre machen, und konnte sie nicht halten, ein Millionenverlust. Dazu der Mißerfolg der Genua—New Yorker Route. Dazu die verfehlte Unterstützung der russisch-ostasiatischen Schiffahrtsgesellschaft, die sich dann, gut geschult, mit der Konkurrenz gegen ihn vereinigte."

„Alle diese nervösen, heftigen Vorstöße endeten mit ebenso schnellen Niederlagen — und überdies zwang er alle Länder zu einer verschärften Gesetzgebung gegen den deutschen Wettbewerb." (Im „Deutschen", Heft 7, 16. Mai 1908, Herausgeber Adolf Stein, hatte dieselbe Floskel der Autor Nauticus übrigens auch schon gesagt.)

„Nervös und hastig zog er sich überall wieder zurück, wir brauchen bloß an Triest zu erinnern. Bald bleibt nur noch der Dienst nach New York. Und auch der wird jetzt bedrängt, denn italienische Gesellschaften kommen an unsern Start."

Gott sei Dank, daß ein „Deutscher", wenigstens einer, den Mut fand, alles das zu sagen.

Ja, es war so furchtbar, daß selbst Weinen nicht mehr geholfen hätte.

Und dieser Mann sollte an der Spitze der größten Weltreederei bleiben?

Nein! — In den Ruhm, ihn der Welt richtig gezeigt und ihm das Scheiden nahegelegt zu haben, konnte sich der St.-Mitarbeiter mit Nauticus im „Deutschen" des

Herrn Adolf St—ein und der Neuen Gesellschaftlichen Correspondence redlich teilen.

Wars ihre Schuld, daß der Bloßgestellte dem guten Rat nicht folgte, sondern sogar noch die einzige New Yorker Linie erst an den Rand des Verderbens bringen wollte?

Denn an die zahlenmäßigen 68 Linien glaubte nach den Enthüllungen doch kein „Deutscher" mehr.

* * *

Amerika ging mit dem wirtschaftlichen Niedergange voran, und diese Depression teilte sich allen Wirtschaftsmächten mit.

Lasten, die in guten Jahren nicht sonderlich drückten, mußten jetzt naturgemäß doppelt stark empfunden werden.

So ist es durchaus zutreffend, was der Geschäftsbericht über 1908 u. a. sagt:

„Es liegt nahe, im Zusammenhang mit der Schilderung des allgemeinen Geschäftsganges im verflossenen Jahre darauf hinzuweisen, wie sehr die deutschen Reedereien in wesentlichen Punkten ihren ausländischen Konkurrenten gegenüber benachteiligt sind. Auf der einen Seite nämlich legt unsere Gesetzgebung den Reedereien durch die ganz unverhältnismäßig hoch bemessenen Konsulatsgebühren sowie im sozialpolitischen Interesse schwere finanzielle Lasten auf, die beispielsweise das Ausgabenbudget der Hamburg-Amerika-Linie um jährlich nahezu 1 500 000 Mark erhöhen; auf der andern

Seite stehn den ausländischen Schiffahrtsgesellschaften Einnahmequellen zu Gebote, die den deutschen Reedereien fehlen. Wir brauchen in dieser Beziehung nur an die im Auslande immer mehr um sich greifende, unserer Auffassung nach höchst ungesunde Subventionspolitik, sowie an die großen Gewinne zu erinnern, die den britischen Reedereien aus den hohen Postvergütungen, sowie aus dem Transport von Waren zufließen, deren Einfuhr in Deutschland verboten ist.

Mit Genugtuung können wir darauf hinweisen, daß unsere Gesellschaft die Probe auf ihre innere Gesundheit, der sie durch den plötzlichen Umschlag der wirtschaftlichen Hochkonjunktur in eine tiefe Depression unterzogen wurde, bestanden hat."

Der Tarifkampf im Mittelmeerdienst (Italien—New York) wirkte auch zu seinem Teil mit, und es war deshalb ein Segen, daß er schließlich durch Vereinbarungen beigelegt werden konnte.

Da half eine bis ins kleinste hinein streng durchgeführte Sparsamkeit den Stillstand im Wirtschaftsleben wenigstens im kleinen wieder wettmachen.

In guten Zeiten hielt es die H.A.L. stets mit dem noblesse oblige. Sie kargte nicht, wo es galt, die Pflichten der großen Schiffahrtsgesellschaften zu erfüllen. Sie war Arbeit- und Brotgeberin für alle Berufe, und es ging von ihr gewissermaßen ein breiter Lebensstrom aus.

Wie sie die Güter von Welt zu Welt führte, wie sie Länder mit Länder verband, so ließ sie auch alle teilhaben an ihren Kräften.

Darin mußte natürlich in einem so schwachen Jahre wie 1908 ein Wandel eintreten. Durch sehr haushälterisches Wirken und Schaffen wurde viel beisammengehalten.

Fast auf keiner der vielen Linien konnte 1908 ein uneingeschränktes gutes Ergebnis erzielt werden. Wo nicht die Konjunktur als eine Hemmung auftrat, da tat es die politische Lage. Die Linie Hamburg—Montreal litt beispielsweise sehr unter dem schon über 11 Jahre währenden Zollkriege zwischen Deutschland und Kanada.

„Kanada hat angesichts seiner setig wachsenden Produktion ein ebenso dringendes Interesse daran, Deutschland mit seiner starken konsumfähigen Bevölkerung als Absatzgebiet für seine Erzeugnisse zu gewinnen, wie Deutschland ein Interesse daran hat, sich an der Versorgung des zukunftsreichen Landes Kanada mit Industrieprodukten zu beteiligen. Man sollte glauben, daß, wenn die beiderseitigen Regierungen sich von der Überzeugung durchdringen ließen, daß der gegenwärtige Zustand beide Länder andauernd empfindlich schädigt, und daß infolge dieses Streites anderen unbeteiligten Staaten mühelos erworbene Vorteile in den Schoß fallen, ein Weg zur Verständigung zu finden sein müßte. Auf eine solche läßt sich allerdings nur dann hoffen, wenn von beiden Seiten die vorliegenden

Differenzpunkte weniger nach ihrer theoretisch-prinzipiellen als nach ihrer praktischen Bedeutung bewertet werden."

Erst im Jahre 1910, im Februar, wurde dieser Zollkrieg beendet. Kanada hob den bisher erhobenen Zuschlag von $33^{1}/_{3}$% auf deutsche Waren auf und erhielt dagegen für eine Reihe seinem Ausfuhrhandel wichtiger Positionen von Deutschland das Meistbegünstigungsrecht eingeräumt. —

Im Gegensatz zu 1907 mit 1228 Rundreisen und einer Passagierbeförderung von insgesamt 470 290, und einer Frachtbeförderung von 6 312 930 Frachttons, wies das Jahr 1908 die verminderten Zahlen 985 Rundreisen, 280 404 Passagiere, 5 572 959 Frachttons Güter auf.

Nun waren aber nicht nur die daniederliegenden wirtschaftlichen Verhältnisse allein schuld an der Lage der transozeanischen Schiffahrt.

Ein Vorschlag Ballins von 1908 zeigte, wo die schlimmsten Fehler gemacht wurden.

Er riet, den überflüssigen und unbenutzten Passageraum vom Ozean zu entfernen. Die wenigen großen transatlantischen Reedereien sollten pro Passagier eine Abgabe in eine gemeinschaftliche Kasse bezahlen, aus deren Mittel die älteren Schnelldampfer nach und nach zum Abbruch aufgekauft werden sollten.

Damit sollte das alte Material einmal gründlich zum Verschwinden gebracht werden. Um nun aber auch das

planlose Neubauen einzudämmen, wünschte er eine Vereinbarung zwischen den wortführenden Reedereien über Neubauten.

Solche Vereinbarungen und gemeinsame Abreden halfen auch Tarifkämpfe zu beseitigen, weil das Interesse des einzelnen in den wichtigsten Fragen ja dann nicht mehr bestand. Darin zeigt sich übrigens am stärksten das Streben Albert Ballins, eine vor ihm nicht gekannte Art: die Vertragspolitik und Tarifgemeinschaften zu schaffen. Dabei bewahrte im einzelnen jede Gesellschaft ihre Selbständigkeit, aber alle hatten ein Interesse, wenn es etwa zu Tarifstreitigkeiten kommen sollte. Und nichts ist so fest, als die Friedensliebe aus Egoismus und als solche erkannte Zweckmäßigkeit.

Dieses Jahr des allgemeinen Rückganges hatte natürlich nicht nur die H.A.L. allein getroffen, ja sogar die relativ am schwächsten. In allen Häfen der Welt lagen die Schiffe auf, und manche Existenz, die sich durch Jahre hindurch behauptet hatte, mußte vor der Ungunst der Zeiten die Segel streichen.

Es gab keinen, der dieses Jahr der Ungunst nicht mit Freuden scheiden gesehn hätte.

Wie gut und planvoll aber die innere Wirtschaft der Gesellschaft in der Zeit des Stillstandes war, das zeigte sich im Geschäftsergebnis des gebesserten neuen Jahres.

Der Stillstand hatte ihr keine tiefen Wunden geschlagen, sondern sie hatte nur ein Stilliegen zu erdulden. Wohl mußte der Leibriemen enger geschnallt werden, aber der Körper hielt sich auch in der Entbehrung fest, weil sein Bau gut gekräftigt war.

Es konnten für 1909 wieder 6 % Dividende verteilt werden.

Amerika hatte sich wieder erholt, und die alte Welt bekam ihren Anteil von der wieder erwachten Tatkraft.

War 1908 auf allen Linien ein Rückschreiten festzustellen, so zeigte sich die Kurve nun wiederum nach oben strebend.

Zwar die Pessimisten wollten ihre gute Zeit noch nicht ganz verloren geben. Sie warnten — aber sie konnten keine Tatkraft mehr lähmen.

Die Besserung war kein leerer Schein, sie war nichts Erkünsteltes.

Zwei neue Dampfer: Cleveland und Cincinnati, auf deutschen Werften gebaut, wurden in die Flotte eingestellt.

Cincinnati konnte 1909 zum ersten Male eine Reise um die Welt ausführen. Auch das war ein Zeichen der sichern Besserung der Verhältnisse. Denn nichts bietet in der Schiffahrt einen so sichern Maßstab für das Auf und Ab der Konjunktur als das Reiseinteresse der Amerikaner an Vergnügungsexkursionen.

Und die Cincinnati fuhr ihren Trip around the World zweimal mit überfüllten Kabinen.

Aber es zeigte sich noch eine andere, nicht gerade erfreuende Erscheinung im Schiffahrtsleben: das ungesunde Bestreben ausländischer Staaten, ihre Schiffahrt durch Gewährung hoher Subventionen zum Konkurrenzkampfe scheinbar besser geeignet zu machen.

Wie in der Hamburg-Amerika Linie jederzeit über Subventionen gedacht — und nicht nur gedacht wurde, das hat sich im Verlaufe ihrer Geschichte von Anfang an deutlich gezeigt.

Es war ein Unternehmen, das nur aus eigener Kraft bestehen und wachsen wollte.

Ehe das Subventionsverhältnis der einzelnen Staaten zu ihrer Schiffahrt durch Zahlen hier geschildert wird, möchte ich noch einen Brief Albert Ballins an die Frankfurter Zeitung (v. 15. 7. 08) erwähnen.

Es war die Nachricht verbreitet worden, daß die Hamburg-Amerika Linie sich um billige Baudarlehen aus Reichsmitteln beworben hätte.

Natürlich konnte dieser Nachricht mit gutem Recht sofort widersprochen werden. Aber die Frankfurter Zeitung bemängelte an dem Dementi, daß es das Prinzipielle der Frage überhaupt nicht berührte „und damit eine Lücke ließ, deren Ausfüllung gewünscht werden müßte“.

Die Ausfüllung ließ nicht auf sich warten.

Albert Ballin schrieb folgendes:

Hamburg, 14. Juli 1908.

Sehr geehrte Redaktion!

Infolge meiner Abwesenheit von Hamburg habe ich erst heute von einer Notiz im Abendblatte der F. Z. vom 10. ds. Kenntnis genommen, in der ein Dementi der H.A.L. über die Gerüchte, wonach mit der Reichsregierung über die Gewährung von Baudarlehen verhandelt sein sollte, als nicht erschöpfend bezeichnet wird.

Ich lege deshalb Wert darauf, Ihnen gegenüber zu betonen, daß die Idee einer Gewährung von Baudarlehen zu geringem Zinsfuß mir erst aus der Zeitung bekannt geworden ist, und daß ich eine solche Idee bisher niemals diskutiert habe.

Gegenüber der weiteren Bemerkung in der erwähnten Notiz Ihres geschätzten Blattes, daß das Dementi der H.A.L. sich nicht zu dem Prinzip jener Idee geäußert habe, gestatte ich mir ferner, darauf hinzuweisen, daß die Gewährung von Baugeldern seitens einer Regierung in der in der Presse angedeuteten Art und Weise nur eine Subvention in besonderer Form sein würde; aus diesem Grunde hat man es hier nicht für nötig gehalten, sich in dem Dementi prinzipiell zu der so oft erörterten Frage der Schiffahrtsubvention nochmals zu äußern.

In der Entwicklung der Schiffahrt sind in den letzten Jahren keine Momente hervorgetreten, die unser früheres

Urteil in der Subventionsfrage zu modifizieren geeignet wären. Vor allem besteht unvermindert das große Bedenken, daß jeder Schritt, den Deutschland auf diesem Gebiet täte, nur weitergehende Maßnahmen seitens anderer Länder zur Folge haben würde.

Leider scheint man sich in andern Ländern über den wahren Wert der Subventionen und der durch sie geschaffenen Treibhauspflanzen nicht klar zu sein, denn einige Länder wie Holland, Belgien und Schweden sind ja neuerdings zur Gewährung von Subventionen wieder übergegangen.

Es wird, wie ich schon bei früherer Gelegenheit betont habe, schließlich nichts anderes übrig bleiben, als daß man eine internationale Konferenz zur Abschaffung der Subventionen beruft, wie man es zur Abschaffung der Zuckerprämien schon getan hat.

Ich hoffe, daß diese Ausführungen Sie davon überzeugen werden, daß wir von der deutschen Regierung keine einer Subvention ähnlich sehende Maßnahme wünschen; wir wünschen von ihr nichts weiter, als eine möglichst nachdrückliche Förderung des Verkehrs über die deutschen Häfen.

Indem ich Ihnen anheimstelle usw.

gez. Ballin.

Mit diesem Briefe verstärkte der Leiter der H.A.L. nur, was er im Mai 1907 zu einem Vertreter der Fr. Z. speziell über die Subventionen der Cunard-Linie gesagt hatte.

„Wenn jemand heute an die englische Regierung das Ansinnen stellen würde, jährlich einige Millionen zu opfern, um einen Expreßzug von bisher unerreichter Geschwindigkeit zwischen London und Edinbourg herzustellen, so würde die englische Regierung diesen Vorschlag wahrscheinlich rundweg ablehnen; dagegen hält sie es aber für angemessen, viele Millionen jährlich zu opfern, um zwischen Liverpool und New York (demnächst) zwei Schiffe in Dienst zu stellen, deren Konstruktion es ermöglicht, die Schnelldampfer des N. L. und der H.A.L. um eine Seemeile pro Stunde zu schlagen.

Das erscheint mir widersinnig und gleichzeitig auch nicht ungefährlich, weil erfahrungsgemäß die hochsubventionierten Gesellschaften — einerlei welcher Nation sie angehören — bisher niemals in der Lage gewesen sind, eine Rentabilität zu erzielen. Für die gesamte Entwicklung eines Schiffahrtsunternehmens ist es meines Erachtens eine conditio sine qua non, daß sie nicht durch dickleibige Kontrakte mit Regierungen begrenzt ist. Die Herren vom grünen Tisch sollen auf die Leitung der Gesellschaften nicht mehr Einfluß nehmen, als dies nach Lage der jeweiligen Gesetzgebung unumgänglich erforderlich ist.

Zu welchen Dimensionen die Subventionen auswachsen müssen, das hat Huldermann*) in seinem Buche zusammengestellt und mit logischen Folgerungen ausgeführt.

Um die Wirkungen der Subventionen festzustellen, sei hier eine zusammengedrängte kleine Liste (nach Huldermann) produziert.

	Handelsflotte**) Br.-R.-T.	Subventionen insgesamt ℳ	Pro Br.-R.-T. ℳ
Großbritannien .	17 378 000	34 000 000	1,95
Österreich-Ungarn .	750 000	20 000 000	26,70
Frankreich	1 894 000	53 000 000	28,00
Deutschland .	4 267 000	8 000 000	1,85
Italien	1 320 000	16 000 000	12,10
Japan.	1 153 000	28 500 000	24,70
Rußland.	972 000	11 000 000	11,30
Spanien	710 000	15 500 000	21,85

Größere Betriebserweiterungen und Umwälzungen brachte das Jahr 1909 auch nicht. Die wirtschaftliche Besserung hielt an; wie die Weltreise des Dampfers Cleveland den Aufschwung in Amerika deutlich machte, so tat

*) B. Huldermann: Die Subventionen der ausländischen Handelsflotten und ihre Bedeutung für die Entwicklung der Seeschiffahrt. Berlin 1909. Ernst Siegfried Mittler & Sohn.

**) Tonnage ermittelt nach Lloyds Register vom 30. Juni 1909.

es auch die erneut vorgenommene Erweiterung der Seetouristik von New York nach Südamerika.

Dies alles waren Zeichen, die wieder zu guten Hoffnungen berechtigten, mit denen in das Jahr 1910 getreten wurde.

Es hat, um es vorweg zu sagen, die Hoffnungen auch erfüllt.

Wie Industrie und Landwirtschaft in allen Kulturländern in reger Arbeit und durch gute Ernten wieder zu besondern Kräften kamen, so nahm auch die Schiffahrt daran rechtmäßigen Anteil.

Aber nicht nur Anteil nahm sie, sondern sie wies allen Wirtschaftsgebieten aufs neue die Gelegenheiten zu, sich zu entfalten.

Im türkischen Wetterwinkel blieb es nicht nur ruhig, sondern die Osmanen schienen sich in die neuen westeuropäischen Kulturverhältnisse auch gut hineinzufinden.

Vor allem blieben die hauptsächlichsten deutschen Gesellschaften von quälenden Tarifkämpfen verschont. Allerdings, die La-Plata-Differenzen sind noch im Schwange, aber es läßt sich heute wohl schon übersehn, welchen Ausgang dieser Tarifkampf gegen die Transatlantische nehmen wird.

Neben der Vergrößerung des Flottenbesitzstandes durch Neubauten spielt das Abkommen zwischen der Hamburg-Amerika Linie und der Deutschen Dampfschiffahrts-Gesellschaft Hansa in Bremen eine bedeutende Rolle.

Im Jahre 1881 gegründet, betrug das Aktienkapital der Bremer Hansa-Linie noch im Jahre 1888 3 Millionen Mark, im Jahre 1898 10 Millionen, 1904 20 Millionen, und 1910 bezifferte es sich auf 25 Millionen Mark. Die Gesellschaft zahlte während der letzten sechs Jahre eine Durchschnittsdividende von 8%, und zwar im Jahre 1904 9%, 1905 9%, 1906 6%, 1907 8%, 1908 6% und 1909 10%.

Sie ist die größte reine Frachtdampfer-Gesellschaft Deutschlands mit 56 Dampfern, deren Brutto-Raumgehalt sich auf 271 994 t bezifferte.

Die ganz im stillen vorbereitete und schließlich im November 1910 vollzogene Betriebsgemeinschaft erstreckte sich nur auf die ostasiatischen (ostindischen) Fahrten.

Die Vergrößerung der Schiffstonnage der H.A.L. durch Neubauten (bestellte und bereits abgelieferte) erweckte wiederum die Diskussion der Fachleute und der Presse über die Haltung der H.A.L. zu den Rekordschnellschiffen.

Mit dem Vorwurfe, daß die Gesellschaft dem Fortschritte nicht die Hand biete, darf man aber nicht kommen. Es sind aber die schweren Gründe für das Verhalten sehr genau anzuhören. Und danach möge man urteilen.

Die Cunard-Linie stellt heute, allein mit Hilfe der ihr zugewiesenen gewaltigen Staatssubvention, den Turbinentyp heraus. Und zwar in Abmessungen, die wohl dem

Bedürfnisse nach Schnelligkeits- aber nicht Wirtschaftlichkeitsrekorden dienen können — und sollen.

Die Frage der Turbinenschiffahrt ist aber heute noch ebenso ungelöst, wie sie es seinerzeit bei der Indienststellung des Turbinenschiffs Kaiser (Seebäderdienst) war.

Deshalb sei mit einer Reminiszenz begonnen.

Am 12. Juni 1906 schrieb Professor Riedler in der Nationalzeitung u. a. folgendes:

„Die Möglichkeit aber bleibt, daß das Ausland nach dem kühnen Beginn der Engländer fortfahren wird; indem dort mehrere der erwähnten grundsätzlichen Hindernisse nicht oder nicht in gleicher Weise vorhanden sind, so werden sie auch ihr Ziel erreichen, wir aber verspätet und als Nachahmer, und wir werden in Abhängigkeit geraten. Es entspricht durchaus der englischen Tatkraft, selbst wenn empfindliche Mißerfolge kommen, diese als „experience“ anzusehn und mit unverminderter Kraft neue Wege zu betreten.“

Ferner, im gleichen Artikel:

„Der Kaiser, der einzige mit deutschen Turbinen, ist nicht von der H.A.L. bestellt, sondern von der A.E.G. auf eigene Rechnung gebaut mit der Aussicht, daß er unter bestimmten Bedingungen gekauft wird.

Die deutschen Reeder sind am meisten zurückhaltend und ablehnend; die müssen sehr große Vorteile ausrechnen können, bevor sie Neuerungen zugänglich sind.“

Daß dieser Vorwurf, soweit er im Nachsatze einer sein soll, die H.A.L. nicht treffen konnte, muß wohl nicht erst besonders erwähnt werden. Es genügt, festzustellen, daß die H.A.L. im Zeitraum der letzten 25 Jahre viermal den Schiffstyp erneuert hat.

Aber dieser Streit ist einer, der von den Fachleuten auszutragen ist. Der Laie kann nur hören — und glauben.

Auf den Artikel in der Nationalzeitung und auf die im Vortrage des Herrn Professors Riedler im Verein deutscher Ingenieure erhobenen Vorwürfe antwortete die H.A.L. wenige Tage später:

„Was die Behauptungen von Professor Riedler hinsichtlich vollständig fehlender Initiative der Kriegsmarine anlangt, so muß es der Marineverwaltung überlassen bleiben, zu entscheiden, ob sie den Redner einer Antwort würdigt. Uns kommt es zu, die wunderlichen Vorwürfe zurückzuweisen, die gegen die Handelsmarine gerichtet worden sind. Riedler behauptet, daß der Turbinendampfer Kaiser unter ungewöhnlich erschwerenden Umständen zustande gekommen und nicht von der Hamburg-Amerika Linie bestellt worden sei. Hierauf ist zu erwidern, daß die H.A.L. resp. deren Nordseelinie den Turbinendampfer Kaiser unter Bedingungen beim Stettiner Vulcan hat erbauen lassen, unter denen Schiffe neuen Typs überhaupt erbaut zu werden pflegen, das heißt die Abnahme des Schiffes ist an die Bedingung geknüpft, daß die Leistungen den kon-

traktlichen Vereinbarungen entsprechen. Wenn der Stettiner Vulcan von der A.E.G., der die Lieferung der Turbine übertragen wurde, vielleicht größere Sicherung verlangte, als bei Dampfern mit Kolbenmaschinen üblich ist, so liegt das in der Natur der Sache, da bei vollständig unerprobten Maschinen natürlich ein größeres Risiko für die Werft vorhanden ist als bei bewährten Anlagen. Ist die Hamburg-Amerika Linie und der Stettiner Vulcan aber in dem vorliegenden Einzelfalle zweifellos von den erhobenen Vorwürfen freizusprechen, so ist es die gesamte deutsche Handelsschiffahrt ebensosehr in bezug auf den allgemeinen Vorwurf, die Einführung von Neuerungen in den Schiffsbetrieb durch Zurückhaltung und übertriebenen Erwerbssinn zu erschweren. Wie die wahren Verhältnisse hier auf den Kopf gestellt werden, ist zu bekannt, als daß es nötig wäre, einen ausführlichen Beweis anzutreten. Professor Riedler ist der erste und wird wohl der einzige bleiben, der sich berechtigt meint, den deutschen Reedereien Schwerfälligkeit und Mangel an Initiative vorzuwerfen, denselben Reedereien, deren Unternehmungslust und Wagemut in den letzten Jahrzehnten so beispielslose Erfolge gezeitigt haben. Über eine derartige Kritik können die deutschen Reedereien wohl ruhig zur Tagesordnung übergehen."

Die Antwort ist nicht sanft, aber sie wird durch Tatsachen gedeckt.

Ja, aber die Wissenschaft?

Die Wissenschaft ist auch nicht unfehlbar.

Als in England die Dampfschiffahrt am Beginnen stand, da erklärte der Wissenschaftler Prof. Lardner vom Katheder herab die Unmöglichkeit, den Ozean mit Dampfkraft zu durchqueren.

Für „Das Reich“, eine „deutsche“ Zeitung mit Ausschließung der Öffentlichkeit, war die Frage allerdings geklärt.

Dort nahm ein durch drei Nullen sich anonymisierender Mitarbeiter am 15. 7. 08 das Wort zu der lapidaren Erklärung:

„Als die Cunard-Linie ihre beiden neuen Riesendampfer mit Turbinen ausrüsten ließ, lächelte Ballin, der ja ein Börsenmann und nicht Techniker ist, überlegen und meinte, dieser Unsinn werde sich rächen. Inzwischen ist er eines Besseren belehrt. (? D. V.)

Es wäre nun das Schlimmste, was uns begegnen könnte, wenn dieser kurzsichtige Politiker noch mehr Gesellschaften, als er schon dirigiert, unter sein Szepter bekäme, denn er würde sie alle auf einen toten Strang bringen.“

Wer konnte oder wollte gegen „Das Reich“ etwas sagen?

Ein anderer Fachmann, Karl Radunz, zieht in seinem Werke „100 Jahre Dampfschiffahrt“ (1907) folgende Schlüsse über die Möglichkeit der Schnelligkeitssteigerung.

„Sicherlich werden wir bei den Errungenschaften, die uns namentlich die letzten Jahrzehnte in der Entwicklung des Dampfschiffes gebracht haben, nicht stehen bleiben, sicherlich werden sie nur die Vorstufen zu noch größeren Umwälzungen in der nächsten Zukunft bilden. Wie und welcher Art diese sein werden, das genau zu bestimmen, dürfte wohl unmöglich sein. Annehmen darf man aber wohl nach den Bestrebungen der letzten Jahre, daß man sein Hauptaugenmerk nach wie vor auf die Erzielung größerer Fahrtgeschwindigkeiten richten wird. Man begnügt sich z. B. schon nicht mehr mit der Reduzierung der Reisedauer von Europa nach Amerika auf fünf Tage und einige Stunden, sondern beschäftigt sich bereits mit dem Projekt eines Viertageschiffes, das, wie der Name sagt, die genannte Reisedauer noch mehr, also auf vier Tage, herabmindern soll. Wenngleich dieses Projekt bislang auch nur durch Berechnungen aufgebaut ist, so zeigt es doch, daß diese Frage die maßgebenden Kreise lebhaft bewegt.

Um den Atlantik in vier Tagen durchqueren zu können, müßte der Dampfer zunächst eine Fahrtgeschwindigkeit von rund 30 Knoten besitzen.

Bei Erhöhung der Geschwindigkeit eines Schiffes hat man nun zu berücksichtigen, daß der Wasserwiderstand und damit auch der Kohlenverbrauch (letzterer im kubischen Verhältnis der Geschwindigkeit) in steigendem Maße zunehmen.

So würde man, z. B. nur um die Schnelligkeit von 28,5 auf 30 Knoten, also um 1,5 Knoten zu steigern, ebensoviel Kohlen aufwenden müssen, als erforderlich sind, um demselben Schiffe eine Geschwindigkeit von überhaupt nur 15 Knoten zu verleihen. Infolge dieses bedeutenden Kohlenverbrauchs, der sich gegenüber dem (jetzigen) Bedarf der Deutschland verdreifachen würde, müßte die Ladefähigkeit des Schiffes auf mindestens 40 000 t erhöht werden, die Maschinen müßten die stattliche Leistung von 110 000 P.S. indizieren und die Baukosten würden etwa 25 Millionen betragen, ein Preis, der wahrscheinlich viel zu niedrig veranschlagt ist.

Trotz dieser Vergrößerung des Laderaums würde doch von ihm für Frachtgüter nichts übrig bleiben und jedes Winkelchen mit Kohlen ausgefüllt werden müssen.

Daß natürlich ein solcher Dampfer, selbst wenn die Fahrtpreise um 60% erhöht werden und die Zahl der Reisenden von 1050 auf 1500 steigt, sich nicht mehr rentiert, wird wohl begreiflich sein, zumal die Besatzung von 750 Mann, von denen weitaus die Mehrzahl zur Bedienung der Maschine und Feuer erforderlich ist, nicht zu hoch berechnet sein dürfte." —

Ob das Ziel mit Dampfturbinen besser zu erreichen sei, die Beantwortung dieser Frage läßt der vorerwähnte Verfasser offen.

Zu derselben Frage äußerte sich noch ein anderer Fachmann, der Generaldirektor des Vulcans, der die Riesengeschwindigkeit wegen des unwirtschaftlichen Kohlenverbrauchs ein Danaergeschenk nannte, folgendermaßen:

„Die Erzielung einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 25 Knoten pro Stunde würde Maschinen von 74 000 Pferdekräften erfordern, und eine solche von etwa 100 000 Pferdekräften könnte eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 26 Knoten pro Stunde erzeugen. Die Kosten des Baues und des Betriebes eines solchen Schiffes wären jedoch so ungeheure, ebenso wie es die Dimensionen sein müßten, daß sich die Konstruktion eines solchen Schiffstypus von selbst verbietet.

Jede wirtschaftliche Leistung solcher Schiffe würde schon durch die Beanspruchung der ungeheuern toten Belastung (Kohlenbunker, Maschinen, Platz für die vergrößerte Mannschaft) unmöglich werden.

Was wird dann im besten Falle durch die relativ geringe Verbesserung der Geschwindigkeit (cf.: Liste der Compagnie Générale Transatlantique, S. 180. D. V.) errungen? Ein Erfolg für die Wissenschaft oder Wirtschaft etwa?

Die Wissenschaft weiß das, was etwaiger Erfolg sein könnte, bereits durch ihre genaue theoretische Berechnung, und die Wirtschaft hat die Einbuße an Steuervermögen, das zu Subventionen vergeudet ist."

Was an dieser Erklärung dem Laien etwa noch unfaßbar ist, das erläutert ihm wohl diese Aufstellung.

Die Compagnie Générale Transatlantique veröffentlichte eine Tabelle, die beweist, daß eine erhöhte Schnelligkeit nicht auch immer einen gleichen Zeitgewinn nach sich zieht.

In der Route Havre—New York vermindert eine Steigerung der Schnelligkeit von

11	auf	12	Knoten	die	Überfahrtdauer	um	24	Std.	1	Min.
12	=	13	=	=	=	=	20	=	20	=
13	=	14	=	=	=	=	17	=	25	=
14	=	15	=	=	=	=	15	=	6	=
15	=	16	=	=	=	=	13	=	16	=
16	=	17	=	=	=	=	11	=	36	=
17	=	18	=	=	=	=	10	=	22	=
18	=	19	=	=	=	=	9	=	22	=
19	=	20	=	=	=	=	8	=	15	=
20	=	21	=	=	=	=	7	=	33	=

Was soll nun mit all diesen Urteilen und Tabellen bewiesen werden?

Was letzten Endes durch die folgende Nachricht vom 3. Januar 1911 noch zu beweisen etwa übrig bleibt:

„Von der Dampfturbine zurück zur Kolbenmaschine! In technischen Kreisen erregt die Vergebung der neuen Schlachtschiffe der Vereinigten Staaten großes Aufsehen, da an Stelle der in den letzten Neubauten zur Verwendung gekommenen Turbinen wieder Kolbenmaschinen vor-

geschrieben sind. Die Turbinen bieten nach Ansicht der amerikanischen Regierung bei gleichbleibenden hohen Geschwindigkeiten allerdings große Vorteile, bei geringern Geschwindigkeiten übertreffe aber der Kohlenverbrauch so weit den der Kolbenmaschinen, daß der Durchschnittsverbrauch bedeutend ungünstiger sei als bei Kolbenmaschinen. Alle Versuche mit den verschiedenen Systemen, darunter vor allem denen von Parsons und Curtis, hätten in dieser Richtung gleichartige Ergebnisse gezeigt.“ (B. T.)

Dieser Nachricht fügte das B. T. auch noch die weitere an:

„Die Hamburg-Amerika Linie hat, wie bekannt, von vornherein auf einem ähnlichen Standpunkte hinsichtlich der Verwendung von Dampfturbinen gestanden, wie ihn nunmehr die Fachleute der amerikanischen Regierung nach ausgedehnten Versuchen einnehmen. Die Hamburg-Amerika Linie hat infolgedessen auch ihre sämtlichen Schiffe ohne Rücksicht auf die Turbinenmode mit Kolbenmaschinen ausgerüstet.“

Die Hamburg-Amerika Linie folgt der Cunard-Linie auf den Turbinenwegen nicht nach, trotz des sie niederschmetternden Urteils der dreifachen Null im „Reich“.

Handelt sie damit fortschrittshemmend?

Darauf möge eine andere Publikation aus dem Oktober 1910 die Antwort geben:

„Die Hamburg-Amerika Linie hat, wie bekannt, zwei Rohölmotordampfer für den Frachtenverkehr bei der

Hamburger Werft Blohm & Voss in Arbeit gegeben. Die beiden Schiffe sollen einen Raumgehalt von 8000 t erhalten und mit zwei Motoren von je 15 000 Pferdestärken ausgestattet werden. Der Versuch der Hamburg-Amerika Linie ist um so interessanter, als bisher Motorschiffe nur mit ca. 1500 t Fassungsraum gebaut worden sind. Der Direktor und New Yorker Generalvertreter der Hamburg-Amerika Linie, Emil D. Boas, hat über die neuen Schiffe folgende Angaben gemacht:

Zu dem Entschlusse, Motorschiffe zu bauen, ist die Reederei durch die großen Erfolge des Automobils gekommen, und sie fürchtet nicht, daß Mißerfolge eintreten könnten. Das Öl wird, mit der Luft vermischt, den Explosionsmaschinen zugeführt. Es wird im Doppelboden aufbewahrt werden und infolgedessen Raum für Ladung geben, da Bunker- und Kesselräume vollständig wegfallen. Daneben kann das Maschinenpersonal erheblich eingeschränkt werden. Heizer werden überhaupt nicht mehr gebraucht. Schmierer fallen ebenfalls weg, da das Ölen der Maschine vollständig automatisch vor sich geht. Zur Feuerung der Motoren wird nicht Gasoline, sondern gewöhnliches Öl dienen. Bei Fahrten nach Ostasien würde das Anlaufen von Kohlenstationen überflüssig, also auch Zeit erspart werden. Die Schiffe sollen aber in den Dienst zwischen Hamburg und New York eingestellt werden und 1912 ihre erste Reise antreten

können. Sicherlich folgen dann auch bald Passagierschiffe mit Explosionsmaschinen. Damit wird eine vollständige Umwälzung im Schiffsbau beginnen. Mit der Standard Oil Co. ist bereits ein Rohöllieferungsvertrag abgeschlossen.

Die Schnelligkeit der Schiffe, die 12 Knoten in der Stunde beträgt, ist vorläufig noch nicht sehr erheblich. Doch hofft man in Schiffbaukreisen, die Schnelligkeit der Motorenschiffe auf die der jetzigen schnellsten Kolbenmaschinen- und Dampfturbinenschiffe zu steigern oder sie gar noch zu übertreffen".

Mit Riesenbauten ist die Gesellschaft aber trotz der unwirtschaftlich gesteigerten Ausmessungen der Cunard- und White-Star-Linie dennoch nicht im Hintertreffen geblieben.

Auf der hamburgischen Werft des Vulcans wächst ihr ein ca. 50 000 t großes Schiff herauf. Es wird den Wettlauf um Knoten nicht mitmachen, dagegen aber in bezug auf Schönheit, Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und, dieser entsprechenden, Schnelligkeit die höchste Vollendung zeigen.

Im ganzen sind für die H.A.L. seit 1910 teils geliefert, teils von ihr im Bauauftrage bis jetzt 15 Schiffe mit 125 000 Br.-R.-T., womit ihre Tonnage die Million Br.-R.-T. übersteigt.

* * *

Ein Menschenalter hat die Entwicklung vom Segler bis zu den Leviathans von 50 000 t gesehen.

Es ist eine gewaltige Folge, deren Etappe sich durch Namen ausdrückt: Segler Deutschland, Dampfer Hammonia, Bismarck, Deutschland. Turbinenschiff Kaiser, Amerika, Kaiserin Augusta Victoria, Cleveland.

Durch Nebeneinanderstellung von Zahlen ist diese Entwicklung gar nicht deutlich genug zu machen. Die im Bilde gegebene Darstellung zeigt den Dampfer Hammonia neben dem letzten Schiffe der H.A.L. Und die Hammonia war der Typ, der nach dem Willen der Gesellschaft den Abschluß darstellen sollte, als Albert Ballin zur Leitung kam.

* * *

In den Betriebseinrichtungen am Lande brachte das Jahr 1910 die Verbesserung der Landungs- und Einschiffungsanlagen in Cuxhaven.

Der Liniendienst erfuhr ebenfalls eine beträchtliche Betriebserweiterung.

„Im Nordamerikadienst ist den New Yorker Passagierlinien ein 14täglicher Passagierdienst nach Philadelphia zugesellt worden. Der Westindien- und Mexikodienst hat durch Einfügung einer neuen 14täglichen Passagier- und Frachtlinie zwischen New York und den kubanischen

Häfen, sowie durch Verwendung größerer und bequemerer Dampfer in der Mexikofahrt eine weitere erfolgverheißende Ausgestaltung erfahren. Im Südamerikadienst ist die Zahl der Routen um eine Linie von Hamburg über spanische Häfen nach Bahia Blanca vermehrt worden.

Der arabisch-persische Dienst ist in seiner Entwicklung durch die Verbesserung seines Dampfermaterials, durch Aufnahme von Djibuti und Port Sudan als regelmäßigen Anlaufhafen in den Fahrplan der heimkehrenden Schiffe und durch Einrichtung eines Durchfrachtverkehrs über Port Sudan nach Khartum in seiner Entwicklung gefördert worden. Der Afrikadienst endlich hat seine Tonnage um einige größere Dampfer, seine Routen in Gemeinschaft mit der Woermann-Linie um eine zweite Togo-Linie und eine Verbindung von New York nach Westafrika vermehrt."

Vor diesem Bilde der Verhältnisse im allgemeinen stehen wir jetzt. Es zeigt keinen Abschluß. Aber das Fundament ist rechtwinklig gebaut und stark genug, um immer neue Vermehrungen zu tragen.

Im nächsten Teil will ich die besondern Verhältnisse, die durch die Tarifgemeinschaften, Verbindungen usw. geschaffen wurden, eingehend darstellen.

Die nachstehende Statistik gibt eine zusammenhängende Übersicht über die letzten 25 Jahre.

Jahr	Anzahl der Dampfer	Tonnage Br.-R.-T.	Zahl der Rundfahrten	Gesamtkapital in Millionen einschl. Anleihen und Reserven
1886	26	71 237	154	24,2
1887	26	83 021	149	26,55
1888	29	95 378	199	36,7
1889	37	123 225	235	42,8
1890	41	131 283	288	48,0
1891	45	138 479	273	48,1
1892	48	154 182	293	48,2
1893	51	192 129	315	54,8
1894	55	198 317	327	54,0
1895	51	235 985	295	53,8
1896	51	306 676	344	53,5
1897	57	335 739	456	70,1
1898	73	405 527	365	76,6
1899	78	541 193	395	93,4
1900	113	613 982	419	112,7

in den letzten 25 Jahren.

Überschuß in Mark	Abschreibung in Mark	Dividende %	Besondere Bemerkungen
2 374 337	1 409 799	4	Eintritt Albert Ballins.
3 429 588	1 820 809	6	
5 006 402	2 533 055	8½	
6 178 716	3 218 017	11	Beginn d. Schnelldampferdienstes. D. Columbia. I. deutscher Dpp.-Schr.-D. Augusta Viktoria.
5 876 870	3 022 643	8	Beginn der Seetouristik. Winter. I. Orientfahrt.
5 300 039	3 383 647	5	D. Fürst Bismarck gewinnt das Blaue Band.
4 766 886	3 864 121	0	Nordatlantischer Dampferverband.
4 535 753	3 530 942	0	Die ersten Doppelschrauben-Dampfer.
3 056 222	2 274 125	0	
6 577 910	4 009 899	5	D. Pennsylvania, z. Zt. größtes Schiff der Welt.
9 038 103	5 500 958	8	50jähriges Jubiläum. Mittelmeerdienst.
9 402 569	4 619 322	6	15jähriger Vertrag mit N.L.
11 639 522	8 363 767	8	Beginn des Ostasiendienstes. Eigener Hafen.
18 380 038	9 008 800	8	
24 376 924	11 556 348	10	1900. Schn.-D. Deutschland. Beginn d. Südamerikadienstes.

Übersicht über die Entwicklung

Jahr	Anzahl der Dampfer	Tonnage Br.-R.-T.	Zahl der Rundfahrten	Gesamtkapital in Millionen einschl. Anleihen und Reserven
1901	127	661 355	690	140,3
1902	125	651 151	853	160,3
1903	127	727 948	940	160,7
1904	141	764 551	1011	162,3
1905	152	811 943	1256	176,6
1906	142	926 493	1266	186,6
1907	162	955 742	1228	205,5
1908	162	915 855	985	234,5
1909	161	979 217	974	237,1
1910	170	1 032 820	—	—

in den letzten 25 Jahren.

Überschuß in Mark	Abschreibung in Mark	Dividende %	Besondere Bemerkungen
20 348 314	11 829 595	6	
17 832 795	8 846 505	4½	Cholera in Hamburg. Morgantrust.
22 009 274	11 262 478	6	
29 504 331	14 404 243	9	Hafenanlagen Kuhwärder. I. Kampf mit Cunard-Linie. Nordseebäderdienst.
37 769 784	17 569 536	11	
34 469 431	17 079 279	10	Turbinenschiff Kaiser. Persisch-arabischer Dienst.
27 355 414	13 066 026	6	Afrikadienst. II. Cunard-Kampf.
15 855 536	9 678 351	0	Syndikatsreederei. Bau von Arbeiterhäusern.
33 036 168	15 185 106	6	
ca. 40 000 000	ca. 19 000 000	8	Rohöl-Motordampfer. 50 000-t-Dampfer.

II. TEIL.

VERSTAATLICHUNG?

Es lag ohne Zweifel im Jahre 1907 im Interesse gewisser Cliquen, daß eine Rücktrittsabsicht Ballins von der Leitung der H.A.L. beharrlich verbreitet wurde. — Die Situation schien manchem günstig, einer alten Gegnerschaft persönlicher Mißstimmung dieses Opfer gebracht zu sehn.

Andere hofften, in den künstlich geschaffenen Wirrnissen wohl im trüben fischen zu können.

Aber Albert Ballin tat ihnen nun einmal nicht den Gefallen, seine Lebensarbeit im Stich zu lassen, damit ihm die höhnische Rede nachklingen könnte: Seht, so lange es gut ging, sonnte er sich im Ruhm. Was ist das für ein großes Kunststück, eine gute Sache zu lenken. Jetzt, wo die Verhältnisse daniederliegen, geht er und gesteht dadurch ein, unverdient gerühmt worden zu sein.

Man braucht kein besonders guter Kenner der Öffentlichkeitspsyche zu sein, um diese Absichten und Folgerungen zu ahnen.

Halfen nun die ihm imputierten Rücktrittsabsichten nicht, so brachte vielleicht die Anregung zur Verstaatlichung der Handelsschiffahrt einen — Erfolg.

Es gehört ja gar nicht soviel dazu, um die Regierenden zu falschen Maßnahmen hinzulenken.

Bei ihrer geradezu genialischen Veranlagung, zwischen zwei günstigen Möglichkeiten keine zu wählen, sondern die unfehlbar falsch wirkende dritte, konnte vielleicht die Anregung zum Ziel führen.

Ja, es wäre fast ein Wunder gewesen, wenn die Frage der Verstaatlichung der deutschen Schiffahrts-Gesellschaften nicht eines Tages hätte akut werden sollen.

Der Staat, der gewissermaßen hauptsächlich vom größten kontinentalen Verkehrsgeschäft, von der Eisenbahn lebte, konnte sich doch eine zweite, nicht geringere Einnahmequelle aus einem dauernden Verkehrsgeschäft nicht ohne weiters und für immer entgehn lassen. Das war, abgesehn von den oben gekennzeichneten Drahtziehern, auch die Meinung gewisser Politiker, die nur die fetten Ergebnis- und Gewinnzahlen sahen, aber von der Sache selbst nicht allzuviel wußten oder wissen wollten. Es bedurfte für sie nur eines besondern Anstoßes, um die Frage in die Öffentlichkeit zu werfen. Dieser Anstoß war zuerst in den Jahren 1900/1901 gegeben, als die bereits erörterte Furcht vor dem Morgan-Trust die Politiker im Binnenlande mobil gemacht hatte, und es überhaupt opportun schien, ihn zu geben.

Die Warnungsartikel von „Plutus" in der Zukunft vom 7. Dezember 1901 (Morgan-Ballin), Hardens Bestätigung

(durch eine Randglosse) der Abhandlung über die Gefahren des „Ozeantrusts" von Plutus (Zukunft, 3. Mai 1902, Nr. 31), Friedrich Kleinwächters Ängste über den Morgan-Trust (Zukunft, 30. August 1902, Nr. 48) wurden mit einem Male wieder frische Erinnerung, oder aber sie wurden doch dafür wieder ausgegeben, obwohl die Streitfrage „Morgan-Trust" ja eigentlich für die mutigen und weniger mutigen Volkswirtschaftler und Politiker hätte gelöst sein können.

Es erschien aber, wie schon dargestellt, aus manchen andern Gründen im Mai 1908 opportun, die Verstaatlichungsidee wieder aufleben zu lassen.

Der Streit mit der Levante-Linie und der Seetransport-Gesellschaft bot außerdem dazu auch noch eine sehr gute, der Öffentlichkeit gegenüber unanfechtbare „Anregung".

Wenn auch fast unter Ausschluß der Öffentlichkeit, so doch gewiß nicht ohne Willen und Anregung eines Interessentenklüngels wurden Nautici mobil gemacht, um die Öffentlichkeit aufzuklären.

Es erschien im „Deutschen" eine soit dit Arbeit: „Ballinia". Diese Arbeit war ein Symptom der Verstaatlichungsbewegung.

Einmal beim „Deutschen", sei noch der „Schlußpassus" des Pamphlets der Vergessenheit entrissen. Nauticus schrieb mit Emphase:

„Wo ist denn ein weiterer Erfolg zu verzeichnen, als daß der Verdienst an der Passage zwischen Hamburg und New York infolge der Zunahme des Verkehrs im allgemeinen gestiegen ist? Hat einer der von Herrn Ballin begonnenen Tarifkämpfe mit einem Erfolg für die von ihm vertretene Flagge geendet? Hat er nicht vielmehr alle Regierungen gegen die deutsche Handelsmarine in Harnisch gebracht?

Wenn er nun ein alles überragendes Genie ist, so zeige er nun den Weg, aus der heutigen Klemme herauszukommen''.

Das schrieb Einer, der sich anonym — schamhaft unter dem Pseudonym Nauticus — verbarg. Also wohl ein Kenner der Schiffahrt? —

Und kaum zwei Jahre später stöhnte wiederum der „Deutsche" (1910) seine Ängste vor der Macht des Leiters der H.A.L. unter dem Angstruf Ballinismus aus. — Im ersten Teil habe ich die Legitimation des Nauticus, dessen Identität mit der dreifachen Null des „Reichs" und dem geschätzten St.-Mitarbeiter der Leipziger Neuesten Nachrichten (17. 7. 08) wohl feststeht, nachgeprüft. Es bedarf hier also nicht einer zweiten Prüfung.

Wenn mans so will, so ist das die Antwort auf die kummervolle Frage des vom „Deutschen" ohne Zweifel fachgeschätzten Mitarbeiters Nauticus aus dem Jahre 1908.

Ich nahm damals Gelegenheit, in einer Abhandlung in der Berliner Morgenpost (Handelsteil, 11. Juli 1908) die Möglichkeiten einer „Verstaatlichung von H.A.P.A.G. und Lloyd" folgendermaßen zu untersuchen:

„Die in Hamburg vor einiger Zeit in Umlauf gesetzte Nachricht von der Absicht der Verstaatlichung der Hamburg-Amerikanischen Paketfahrt-A.-G. und des Norddeutschen Lloyd ist mit bemerkenswerter Raschheit offiziös dementiert worden. Die Schnelligkeit des Dementis beweist aber nur, daß hier der Wunsch der Vater des Gedankens war. Ohne Zweifel hegt eine gewisse politische Gruppe die Meinung, daß es, wie bei dem gewöhnlichen Landtransportmittel, auch bei dem Seeverkehr einst zu einer Verstaatlichung noch kommen müsse. Diese Ansicht ist aber so falsch, daß man gar nicht nötig haben sollte, sie mit Begründungen erst noch zu stützen.

Ebenso wird den Befürwortern großer Subventionen der Schiffahrtsgesellschaften durch den Staat entgegengehalten werden können, daß die H.A.L. z. B. ohne jede Subvention auf die Höhe ihres Könnens kam, weil sie es allen Einflüsterungen und Gruppenintriguen zum Trotz noch immer verstand, die Kräfte an der Spitze zu halten, die dem Riesenunternehmen notwendig sind, wie das Blut dem Körper. Ein ingeniöser Kopf schafft da mehr als eine langzahlige Subvention.

Wem könnte denn mit der Verstaatlichung überhaupt gedient werden? Dem Staate selbst etwa? Den reizt vielleicht der Millionenverdienst, aber er würde ihn weder erzielen noch behaupten können. Denn der staatliche Apparat hat nicht die rasche Bewegbarkeit, die in Wirtschaftskämpfen den halben Sieg bedeutet. In den Kämpfen, die der Staat ausficht, liegt allzusehr das Prinzip des Krieges, der die Kontinuität der Wirtschaft unterbricht. Die gegenteilige Tendenz muß aber in den Wirtschaftskämpfen zwischen privaten Konkurrenten befolgt werden.

Wer denkt dabei nicht an die Tarifkämpfe der H.A.L. mit der Cunard-Linie, mit dem Morgan-Trust. Hier hieß es abwehren und dabei dennoch im regelmäßigen Verkehr bleiben. Dazu wird ein staatlicher Betrieb nie kommen können, weil er fürchten müßte, durch taktisches Lavieren, durch das vom Augenblick gebotene scheinbare Zurückweichen an der notwendigen Autorität sichere Einbuße zu erleiden.

Also, es spricht alles gegen eine Verstaatlichung, so stolz auch der Gedanke machen könnte, von einer Deutschen Linie unter Reichsflagge alle Meere tatsächlich beherrscht zu wissen. Doch es muß beim Bedauern bleiben.

Auch den Passagieren würde damit nicht gedient sein. Die Starrheit des staatlichen Eisenbahnbetriebes ließe befürchten, daß es im Seefahrtsbetriebe auch nicht anders würde. Der Luxus würde eingeschränkt werden, weil er

niemals zu schematisieren sein würde. Und ohne Schema ist ein staatlicher Betrieb, wenigstens in Deutschland, nicht denkbar, wo statt der Initiative stets das Reglement Alleinherrscher war.

Doch es ist etwas anders zu bedenken: Eine so nahe Interessengemeinschaft der H.A.L. mit dem N. L., daß allein der Namen das einzige Trennende zwischen den beiden Gesellschaften bliebe. Dieser Gedanke muß einmal zur Diskussion gestellt werden.

Man sagt, daß der Kaiser ihn bereits vielfach erwogen habe, und daß auch Ballin ihm theoretisch nicht abweichend gegenüberstehen soll. Das wäre schon verständlich, weil man ihn sich sehr gut als den Lenker selbst dieses ungeheuern Bewegungsapparates denken könnte: Es wäre also schon der Leiter für diese Kombination da. Und wenn überhaupt irgend etwas gegen den ganzen Gedanken hätte eingewendet werden können, so doch nur allein der eine, daß es kaum einen Mann geben könnte, der diesen Betrieb von der obersten Stelle nicht nur zu überwältigen, sondern auch fortschreitend zu leiten imstande wäre.

Sehr viele Kreise stehen aber einem Schiffahrtstrust nicht sympathisierend gegenüber, der „Trust" als Begriff stört sie. Auch das hat manches Richtige. Und daraus ist wohl auch die Antwort Wiegands vom N.L. an Kaiser Wilhelm II. zu verstehn, daß eine Trustierung der Schiffahrtsgesellschaften (H.A.L. und N. L.) deren Ruin herbei-

führen müßte. Aber nicht jeder Trust muß ja die Wirkungen haben, die Stahl und Kohle herbeiführten, im Lande lähmend und konsumhindernd und dem Auslande fördernd zu dienen. Gerade eine Trustierung der H.A.L. und des N. L. oder wenigstens die allerengste Interessengemeinschaft zwischen H.A.L. und N. L. würde aber entgegengesetzt wirken. Nämlich dem eigenen Lande dienend, den Verkehr erleichternd, fördernd, alle Industrien im Lande belebend — und nach außen hin machtgebietend. Daran ist doch nicht zu zweifeln, daß die Cunard-Linie noch nicht alle Segel gestrichen hat in ihrer Kampffahrt gegen die deutsche Schiffahrt.

Der Mittelmeertarifkampf, in dem die italienische Regierung eine so zweideutige Stellung zu den deutschen Gesellschaften einnimmt (1907), muß zu denken geben. Deutschland, das überall in der Welt als Lehrmeister willkommen geheißen wird, soll es endlich müde sein, sich noch einfach vor die Tür setzen zu lassen. Italien und — Griechenland haben Deutschland Erfahrungen sammeln, haben sich diese zeigen lassen, — um sie mühelos abzusehn — und dann den n a t i o n a l e n Standpunkt herauszukehren. So ists jetzt in Genua, in Neapel, so ists im Pyräus.

Der Versuchsballon „Verstaatlichung der H.A.L. und des N. L.“ ist verunglückt, weil er einen gar zu kläglichen Organismus hatte, der Gedanke nahester Interessengemeinschaft zwischen H.A.L. und N. L. kann wohl noch

zurückgestellt werden, aber er ist weder durch Schweigen aus der Welt zu schaffen, noch durch persönliche Empfindsamkeit.

Die heutige Zeit sollte es ausnutzen, daß ihr die Kräfte zur Verwirklichung eines solchen Gedankens zur Verfügung stehen, es ist nicht erwiesen, ob das immer der Fall sein würde, so sehr auch deren Notwendigkeit wachsen möge." —

Diese Erörterungen lassen sich heute noch weiter ausführen. Schon deshalb, weil die Verstaatlichungsfrage ja leicht wieder einmal aufgerollt werden kann. Denn es ist die berechtigte Eigentümlichkeit mancher unentwegter Wirtschaftspolitiker, nichts so leicht und so gründlich zu vergessen als Gegengründe, die ihren Ideen und politischer Weisheit unbequem waren.

Niemand kann sich so schwer zu der unwiderlegbaren Wahrheit bekennen, „daß es in der politischen Ökonomie eben nichts unabänderlich Feststehendes, keine Universalrezepte, sondern einzig Kompromisse gebe'', wie der auf Konservativismus eingeschworene preußisch-deutsche Staat. Ihm ist das zufällig oder früher, das heißt — möglichst vor 1848 — einmal aus Zwang Entstandene Tabu, und er wird nie die Doktrin von heute morgen als etwas dem Staate Widerstrebendes abtun oder gar brandmarken.

Das kann aber auch nur der private Betrieb so rasch und den Verhältnissen sogar oft vorgreifend tun.

Das sei an einem sehr erheiternden Beispiel aus den Kindheitstagen der Dampfschiffahrt dargestellt.

Es war im Jahre 1817, als der Kieler Kaufmann Salomon die Verbindung mittels Dampfschiffe zwischen Kiel und Rußland durchzusetzen sich bemühte.

Damals traten als die geschworensten Gegner der Dampferverbindung die russischen, lübischen und dänischen Posten auf den Plan. Ihnen allein wäre es wahrscheinlich aber nicht gelungen, das Projekt zum Scheitern zu bringen. Es mußte ihnen erst von einer, gewissermaßen höchsten staatlichen Autorität Hilfe kommen.

Das lübische Commerz-Collegium, dem das Projekt zur Begutachtung vorgelegt worden war, entschied am 15. Februar 1821 folgendes in hoher Weisheit:

> „Bisher scheinen dieselben (Dampfschiffverbindungen) keinen Eingang gefunden zu haben, und wir wagen auch nicht, über deren Ausführbarkeit in nautischer Hinsicht zu entscheiden, wie wir denn überhaupt der Meinung sind, daß es für unsere Schiffsreedereien zuträglich wäre, wenn eine solche Dampfbootfahrt überall nicht, selbst auf Lübeck zustande käme".

Natürlich wurde das Salomonsche Projekt begraben

So entschied eine Körperschaft der alten Hanse.

Liegt nicht auch in dieser Entscheidung eine Erklärung dafür, daß Lübeck, die Königin der Hansa, zur kleinsten Vasallin werden mußte?

Was würde aus dem Staate als Leiter der Handelsschiffahrt geworden sein? Wie hätte er die internationalen Konjunkturfragen lösen wollen? Unter der Assistenz der Kriegsschiffe?

Was würde aber aus der deutschen Handelsschiffahrt geworden sein, wenn sie unter staatliche Leitung gebracht worden wäre?

Ein Verteilungsobjekt für die rivalisierenden privaten Gesellschaften.

Der Gedanke der Verstaatlichung ist und bleibt eine Absurdität.

Oder glaubt irgend jemand, daß die verstaatlichte deutsche Handelsschiffahrt das Auftauchen und Entstehen der International-Merchant-Marine-Company hätte verhindern oder bekämpfen können? Vor allem aber, daß sie die Gefahren des Trusts so hätte paralysieren und sogar zu eigenem Nutzen hätte umwandeln können, wie es 1902 geschah?

Man sehe sich doch die Kriegsmittel der Trusts an, ob sie nicht den Existenzmitteln des Staates die Wage halten.

Es soll gar nicht weiter ausgeführt werden, daß der Staat durch die ihm innewohnende bureaukratische Schwer-

fälligkeit ganz untauglich gemacht ist, Konkurrenzkämpfe überhaupt auszufechten.

Und dann der Ballast des Parlaments, der jedes rasche Zugreifen oder jeden Ausbau erst nach den Gesichtspunkten der jeweiligen Parteitaktik mitzubestimmen, der Verträge als Kuhhandelsobjekte benutzt hätte.

Die letzte Subventionsvorlage für den Norddeutschen Lloyd und die an sie im Reichstage geknüpften Beratungen haben dazu ja die Belehrung geliefert. Nein, die deutsche Kauffahrteischiffahrt muß eine private Sache bleiben, wenn anders für Unternehmungen, wie die Hamburg-Amerika-Linie, Norddeutscher Lloyd, Hamburg-Südamerika-Linie, Deutsch-Ostafrika-Linie, Kosmos-Linie, das Wort Privatunternehmung überhaupt zutreffend ist.

Es sind Wirtschaftsmächte, die durch die Verhältnisse, durch die Weltwirtschaft erschaffen wurden.

„Weltwirtschaft — das Wort ist nicht bloß so aufzufassen, wie wir es heute brauchen, wenn wir von einem Weltverkehr oder von einem Weltpostverbande über alle Länder reden, sondern unter dem Gedanken „Weltwirtschaft" wird eine Produktionsleitung gedacht, die die Länder der Urproduktion, der Halbfabrikate, der fertigen Fabrikate und die Verteilung der Arbeitszweige über die Länder zentralisiert behandelt. Eine Regierungsaufgabe von einer Riesengröße, wie sie noch nicht dagewesen ist. Und wenn man sich denkt, was bisher menschliche Gehirne

in den Regierungen geleistet haben, — so erscheint das so märchenhaft winzig.'' (Friedrich Naumann, Vortrag 1901.)

Weltwirtschaft, das Wort beschreibt die Geschichte und das Sein der deutschen Handelsschiffahrt, deren glänzendste und mächtigste Vertreterin, ihrer innern Kraft, ihrer Leitung und Wirkung nach die Hamburg-Amerika-Linie ist.

Soll diese Weltwirtschaft von der Fessel des Prokrustusbettes Verstaatlichung eingeengt werden, weil ein „Deutscher Nauticus'' oder überängstliche Volkswirtschaftler, die vor lauter Wissenschaft nicht mehr das Leben erkennen, oder Verärgerte, die im trüben fischen möchten, diese Maßregel empfehlen? An dem Tage, an dem die deutsche Handelsschiffahrt verstaatlicht würde, im heutigen staatlichen Sinne, — an dem Tage begänne ihr rasches Sterben.

Selbst mit Schutzgesetzen ist dieser Weltwirtschaft und eingebildeten oder wirklichen Gefahren, die sie in sich trägt, nicht beizukommen.

Was hat die Bundesregierung der Vereinigten Staaten mit dem Sherman-Gesetz (An Act to protest Trade and Commerce against unlawful Restraints and Monopolies) vom 2. Juli 1890 gegen die Trusts ausrichten können? Was durch das Interstate-Commerce-Gesetz, selbst als es durch die Hepburn-Acte vom 29. Juni 1906 ergänzt wurde? —

Nichts.

An neuen Versuchen, der staatlichen Obergewalt zur Herrschaft zu helfen, hat es nicht gefehlt.

So verbreitete der Draht plötzlich am 4. Januar 1911 folgende Meldung:

New York, 4. Januar. Die Regierung strengte beim New Yorker Bundesgericht auf Grund des Shermanschen Antritrustgesetzes einen Prozeß gegen dreizehn Dampfergesellschaften an, die des Versuches beschuldigt werden, gesetzwidrig die Beförderung von Zwischendeckspassagieren zwischen Amerika und dem Auslande zu monopolisieren. Verklagt sind: die Allan-Linie, die Anchor-Linie, die Canadian Pacific Company, die Cunard-Linie, die British North-Atlantic-Linie, die Hamburg-Amerika-Linie, der Norddeutsche Lloyd, die Red-Star-Linie, die White-Star-Linie, die Russisch-Ostasiatische Linie, die International-Navigation-Company, die International-Mercantile-Marine-Company und die Holland-Amerika-Linie.

New York, 4. Januar. Die verklagten Dampfergesellschaften, mit Ausnahme der Russisch-Ostasiatischen, sollen, wie der Bundesgerichtsanwalt behauptet, am 5. Februar 1908 einen Vertrag in London abgeschlossen haben, nach dem das Zwischendecksgeschäft prozentmäßig unter ihnen verteilt werden sollte

New York, 4. Januar. Auch einige Beamte der Dampfergesellschaften wurden angeklagt. Die Regie-

rung verlangt die Aufhebung des angeblich geschlossenen gesetzwidrigen Vertrages. Solange dies nicht erfolgt, soll den Gesellschaften nicht gestattet werden, die amerikanischen Häfen anzulaufen.

Waren H.A.L. und N. L. nun in die Fänge des Shermangesetzes geraten?

Die ersten Meldungen wurden natürlich sogleich ergänzt, und zwar also:

New York, 4. Januar. Die Regierung verlangt, daß den beklagten Dampfergesellschaften verboten werde, weiterhin Vereinbarungen zu treffen und Kombinationen zu bilden, um die Raten für das Zwischendecksgeschäft zu regulieren.

Washington, 5. Januar. „Das Abkommen, das die verklagten dreizehn Dampfergesellschaften geschlossen haben sollen, setzt die Abgabe einer Geldbuße in Höhe von 4 Pfund fest für jeden Zwischendeckspassagier, der von einer Gesellschaft über ihren Anteil hinaus befördert wird. Diese Strafgelder sollten den Linien überwiesen werden, die ihre Anteilziffer nicht erreichten. Jede unterzeichnende Gesellschaft mußte einen auf einen bedeutenden Betrag lautenden Revers ausstellen, der verfallen sollte, wenn sie ohne die Zustimmung aller anderen sich zurückziehen, oder die oben erwähnte Geldbuße von 4 Pfund pro Passagier nicht zahlen sollte. Wenn der Monatsausweis zeigte, daß

irgendeine Linie den ihr zugestandenen Prozentsatz überschritte, hätte sie unverzüglich die Zwischendeckspreise zu erhöhen, so daß die Zahl ihrer Passagiere auf ihre Anteilziffer herabgedrückt würde. Anderseits war auch Vorsorge getroffen für eine Herabsetzung der Überfahrtspreise. Um die Konkurrenz zu verhindern, ließen sie entsprechend einem später geschlossenen Abkommen zwischen den Häfen, zwischen denen Dampfer von selbständigen Konkurrenzlinien verkehrten, gleichzeitig und zu weit niedrigern Preisen sogenannte Kampfschiffe fahren, die von einem zu diesem Zweck eingesetzten Komitee auszuwählen waren. Die daraus sich ergebenden Unkosten und Ausfälle waren nach einem festen Satze von allen Mitgliedern der Vereinigung zu tragen. Es wird erklärt, daß dadurch bewirkt wurde, daß die russische Freiwilligenflotte verdrängt worden sei, und daß auch die russisch-amerikanische Linie verdrängt worden wäre, wenn sie nicht die Mitgliedschaft der Vereinigung nachgesucht und erlangt hätte. Dieselben Praktiken würden nun angewandt, um die Konkurrenz der Uranium-Dampfschiffahrts-Gesellschaft niederzuringen." — —

Wer und was steckte hinter diesem Bluff — und von welchen Geschehnissen wollte man durch ihn die Augen der Politiker ablenken?

Wie kühl und gelassen in Hamburg (und nicht minder in Bremen) dieser Tatarenritt aufgenommen wurde, das lehrt die Erklärung der H.A.L., die den Drahtmeldungen auf dem Fuß folgte.

„Bei dieser Klage handelt es sich um ein von den Gesellschaften selbst gewünschtes zivilrechtliches Verfahren (eine Feststellungsklage nach deutschen Begriffen), die lediglich zum Zweck hat, zu ermitteln, ob die in Amerika bestehenden Antitrustgesetze auf die ausländischen Reedereigesellschaften anwendbar sind. Die Reedereien sind überzeugt, daß dieser Prozeß nur die erwünschte Klarstellung bringen wird, daß die Antitrustgesetze auf die ausländischen Reedereigesellschaften nicht anwendbar sind, und daß damit der fortgesetzten Agitation gewisser Konkurrenzparteien, auf die das ganze Vorgehen der amerikanischen Behörden überhaupt zurückzuführen ist, endlich der Boden entzogen wird. Es sei noch bemerkt, daß es auch den gewiegtesten amerikanischen Juristen als ganz aussichtslos erscheint, eine derartige Ausdehnung der amerikanischen Antitrustgesetze auf ausländische Parteien herbeizuführen. Die folgerichtige Anwendung der amerikanischen Gesetze wäre dann ja, daß auch alle Fabrikanten, die syndikatsähnlichen Verbindungen angehören und nach Amerika verkaufen, dem Antitrustgesetz verfallen würden.

Zu einer Beunruhigung, die durch diese sensationell aufgebauschte Meldung aus New York hervorgerufen werden könnte, liegt sonach durchaus keine Veranlassung vor".

Die ganze Bewegung riecht und schmeckt aber sehr nach einem politischen Agitationsmanöver, denn das Abkommen zwischen den dreizehn Dampfergesellschaften entzieht sich wohl ganz und gar der amerikanischen Jurisdiktion, trotz der amerikanischen Darstellung des vorliegenden Delikts.

Die amerikanische Regierung, heißt es, verlangt nun die Aufhebung des geschlossenen angeblich gesetzwidrigen Vertrags. Solange diese nicht erfolgt ist, soll den Gesellschaften nicht gestattet werden, mit ihren Schiffen amerikanische Häfen anzulaufen. Die Regierung verlangt ferner, daß es den beklagten Dampfergesellschaften verboten werde, weiterhin Vereinbarungen zu treffen und Kombinationen zu bilden, um die Raten für das Zwischendeckgeschäft zu regulieren.

Und um solche „Praktiken" fassen zu können, brauchte das Bundesgericht jahrelange Vorbereitungen? —

Die stärkere Zusammenziehung von Machtfülle innerhalb einzelner Wirtschaftskräfte hat auch in den Vereinigten Staaten nichts weiter als eine Gegenbewegung erzeugen können, die trotz der Unterstützung durch

Roosevelt, Taft, Woodrow Wilsons und vieler anderer doch nicht hemmend wirkte. Dabei ist diese Zusammenziehung von Machtfülle zu Trusts der Entwicklung des Staates gewiß nicht fördernd.

Mit den Wirtschaftsmächten werden zugleich die ihnen notwendigen Sicherheitsventile geboren. Zolltarife, Auswanderergesetzgebungen, kontinentale Verkehrsgesetze sind solche Schutzwehren. Mehr als neben der Handelsschiffahrt zu stehn, im Kriege sie mit der Macht zu schützen, kann und soll der Staat nicht tun. Und erfüllt er nur dieses, erschwert er nicht durch Parteigesetzgebung die freie Entwicklung, den friedlichen Verkehr über die Länder und Meere, so hat er alles getan und genug getan, was billig von ihm gefordert werden kann. —

Es sei hier noch angeführt, was Dr. R. Schachner*) in seiner Schrift über das Tarifwesen in der Personenbeförderung der transozeanischen Dampfschiffahrt gegen die Verstaatlichung ausführt:

„Die Idee der Durchführung des Staatsbetriebes auf dem Meere ist oft diskutiert worden und hat sich anläßlich der Dampfersubventionen in den Vordergrund gedrängt, die Parallele mit den Verkehrsanstalten des Landes ist immer

*) Dr. Robert Schachner, Das Tarifwesen in der Personenbeförderung der transozeanischen Dampfschiffahrt. (Volkswirtschaftliche Abhandlungen der badischen Hochschule. VII. Band, 2. Heft. Dissert.) Karlsruhe 1904.

eine in jeder Weise hinkende. Hier handelt es sich immer um das Bestehen monopolistischen Betriebes, sei es solchen auf gesetzlicher Basis oder solchen infolge der tatsächlichen Entwicklung, wie in England. Bei dem Schiffsverkehr ist von einem ähnlichen Monopol nicht die Rede; wenn auch Gesellschaften verschiedener Länder sich zusammengeschlossen haben und allenthalben monopolistische Wandlungen sich zeigen, so handelt es sich immer um tatsächliche Monopolgebilde, die zwischen großen Gesellschaften verschiedener Nationen zustande kamen, die in einem Zeitalter, wo plötzlich Millionenunternehmungen in dem Wettbewerbe auftauchen und einspringen, in ihrem Bestande absolut keinen Vergleich aushalten mit den gesetzlichen oder selbst den tatsächlichen Monopolen der Eisenbahnen.

Daß der Staatsbetrieb sich für Konkurrenzunternehmungen, wie sie in den Schiffahrtsgesellschaften sich darstellen, nicht eignet, steht wohl außer allem Zweifel, dazu fehlt dem Bureaukratismus die Beweglichkeit und das geeignete Personal, es müßten in weitem Umfange kaufmännische Kräfte herangezogen werden, und zwar würden Männer an die Spitze solcher Unternehmungen treten müssen, die sich mit den üblichen Staatsgehältern nicht begnügen würden. Es würde eine ganz eigene Art des Betriebes entstehen und eine ganz spezielle Art von Beamten geschaffen werden müssen, die sich in den bisherigen Rahmen

des Staatsbetriebes schwer einfügen ließ. (Der Betrieb der Kohlenzechen bietet in keiner Weise ein Analogon zu dem Betriebe der Schiffahrtsgesellschaften.) Auch die Befugnisse dieser Verwaltung müßten im Interesse des Unternehmens selbständig und frei gestaltet werden.''

Ich will die Einwendung Schachners wegen der Bezahlung der leitenden Beamten nicht gelten lassen, ja sogar ihm widersprechen, denn dieser Punkt wäre in keiner Weise besonders ausschlaggebend.

Ich habe keinen Zweifel daran, daß beispielsweise die heute leitenden Männer der deutschen transozeanischen Schiffahrt sich an diesem Gehaltspunkte durchaus nicht stoßen würden. Aber es ist vor allem die schwerere Bewegbarkeit des Staatskapitals, die den verstaatlichten transozeanischen Schiffahrtsbetrieb sofort an die zweite, dritte oder gar letzte Stelle drücken müßte. Es ist die Unmöglichkeit für das Staatskapital, sich den Wechselfällen und Anforderungen eines Konkurrenzkampfes mit ausländischen Linien jederzeit anpassen zu können. Vor allem würde bei einem solchen Konkurrenzkampfe, was ich schon einmal anführte, immer die staatliche Autorität und Machtgewalt sich angegriffen fühlen und in der Art und Weise abzuwehren suchen, ja abzuwehren suchen müssen, wie es ihm sein Wesen und seine Mittel vorschreiben. Welche Antwort hätte der Staat, als Schiffahrtsleiter beispielsweise auf den Antrag des Abgeordneten

Humphrey im amerikanischen Repräsentantenhause geben müssen: „daß Schiffe, die Linien irgendeiner ausländischen monopolartigen Schiffsvereinigung angehören, bei Vermeidung hoher Geldstrafen von amerikanischen Häfen ausgeschlossen werden sollen''.

Würde dieser unsinnige Antrag selbst Gesetz, so hätten es die Linien im Pool noch immer in der Macht, die amerikanischen Häfen — auszuhängen.

Dem Staate, soweit er beispielsweise den führenden Schiffahrtslinien die schützende Machtfülle gewährt, bliebe dann zu tun übrig, — amerikanischen Schiffen das Anlaufen deutscher Häfen (oder englischer Häfen) mit hohen Strafen zu verbieten.

Damit betreten wir nun das besondere Gebiet der

Vertragspolitik der deutschen Transozeanischen Schiffahrtsbetriebe.

Einiges aus dieser Vertragspolitik ist in dem Kapitel über die Verstaatlichung der Seeschiffahrt schon gesagt worden.

Vor allem ist das Vorhandensein des Pools bereits dargestellt worden.

Was der Pool ist und was er will, ist ebenfalls schon zur Kenntnis des Lesers gebracht.

Um welche Beteiligungen, wie sie der Pool den beteiligten Gesellschaften zugesteht, handelt es sich eigentlich?

Nach der der Anklageschrift gegen den Pool beigefügten Liste (aus dem Londoner Vertrage) stellt sich die Quote in Prozenten folgendermaßen dar:

In Prozenten in der Fahrt westwärts: Allan-Linie 0,62, Anchor-Linie 3,40, Cunard-Linie 13,75, Hamburg-Amerika-Linie 19,61, Holland-Amerika-Linie 6,63, Norddeutscher Lloyd 26,53, Red-Star-Linie 9,71, White-Star-Linie 8,60, American-Linie 6,68, Dominion-Linie 6,47. In der Fahrt ostwärts: Allan-Linie 4,95, Anchor-Linie 3,93, Cunard-Linie 12,77, Cunard-Linie (Fiume-Triest) 2,35, Hamburg-Amerika-Linie 12,35, Holland-Amerika-Linie 6,10, Norddeutscher Lloyd 18,79, Red-Star-Linie 8,56, White-Star-Linie 15,49, American-Linie 8,72, Dominion-Linie 1,50, Canadian-Pacific-Railway 4,49. Seit Abschluß des Vertrages ist die aus Libau fahrende Russisch-Ostasiatische Dampfschiffsgesellschaft in den Pool aufgenommen worden, wobei ihr 3% für die Fahrt ostwärts und 2,5% westwärts zugestanden wurden, um die sich also die Beteiligung aller übrigen gleichmäßig verringert hat; sodann ist der Canadian-Pacific-Railway ein Anteil auch in der Fahrt westwärts eingeräumt worden, und zwar in der Höhe von 5% des Anteils der kontinentalen Linien, die auf diese repartiert wurden. (N. H. Ztg. 7. Jan. 1911.)

Das Vorstadium des Pools bildet die auf Anregung der H.A.P.A.G. im April 1885 in Köln abgehaltene Kon-

ferenz der Vertreter der an der New Yorker Fahrt beteiligten kontinentalen Dampfergesellschaften (mit Ausnahme der französischen Linien). Hier wurde der Grundstein zur Verständigung über die Ausschaltung der schlimmsten Konkurrenzmanöver in der dazu wie geschaffenen Zwischendecksbeförderung gelegt. In der hamburgischen Konferenz vom 1. Juli 1895 kam die Verständigung in der Form eines auf drei Jahrdauer bestimmten Vertrages. Danach zerfiel dieser Vertrag aber wieder, und es blieb vier Jahre lang ein Vakuum, in das die Konkurrenzkämpfe sich hineinpreßten.

Endlich, im Januar 1902 entstand die Vereinbarung wieder in weit vollendeterer Weise. Die kleinern, dem Pool angeschlossenen Linien haben den Poolvertrag wohl manchesmal als eine Societas leonina empfunden. Aber die nachfolgende Statistik beweist doch die Berechtigung der Progression im Abkommen.

Linie	Zahl der Abfahrten		Kajüte		Zwischendeck	
	1901	1902	1901	1902	1901	1902
Hamburg-Amerika-Linie . .	106	103	20 403	20 106	76 804	84 295
Norddeutscher Lloyd . . .	86	85	20 524	24 588	63 223	81 074
Red-Star-Linie	52	54	6 241	6 878	32 793	47 119
Holland-Amerika-Linie. . .	51	49	5 595	7 099	25 966	32 526

Der Poolvertrag

enthält nach Schachner folgende Vereinbarung:

Der Verkehr ist nach vereinbarten Anteilen geordnet, und durch die höchst interessante Regelung der Tarife, wonach die Pluspartei durch Erhöhung ihrer Passage der Minuspartei zur Mehrung ihres Verkehrs verhilft, ist diesen die Tendenz gegeben, sich nach aufwärts zu bewegen.

Pluspartei ist hierbei jene Gesellschaft, die mehr als den zugewiesenen prozentualen Anteil im Verkehr erreichte. Zur Feststellung dessen werden die Zahlen der ausgeschifften Auswanderer allwöchentlich gegenseitig telegraphisch zur Kenntnis gebracht. Keine Partei kann gezwungen werden, über eine gewisse Grenze ihren Zwischendeckstarif hinaufzusetzen; als diese Grenze wurde 160 ℳ fixiert. Durch diese Vereinbarung ist die Möglichkeit gegeben, die Passagepreise auf normaler Höhe zu erhalten. Während ohne sie mangelnder Auswandererzuzug durch niedere Tarife angezogen zu werden gesucht wird, also von den schwächern Reedereien Tarifherabsetzungen vorgenommen werden, betätigen nur die passagiergesegneten Gesellschaften durch Ratenerhöhung ein Zurückdämmen des Andrangs und Überleitung an die zur Minuspartei gewordenen Vertragskontrahenten. Das Konkurrenzprinzip ist also durch diese Vereinigung geradezu auf den Kopf gestellt.

Im Jahre 1898 forderte die Hamburg-Amerika Linie für sich erhöhten Anteil am Zwischendecksverkehr und an

den gemeinsamen Einnahmen, der ihr auch zugestanden wurde.

Im Januar 1903 vollzogen die französischen Linien auch ihren Anschluß an den Pool.

Ist dieser Poolvertrag nun eine erwünschte vorübergehende Beruhigung oder eine dringende, von der Notwendigkeit erschaffene Erfüllung eines Bedürfnisses?

Die Beantwortung mit Ja auf die letzte Frage gibt auch zugleich den Zwang zum Fortbestehn des Pools kund.

Selbst wenn er sich auch durch einen erbitterten Kampf gegen die verkehrte Auslegung der Sherman-Acte zu seinen Ungunsten, oder gar gegen die Unsinnigkeit des Humphreyschen Antrages wird wehren müssen, so wird er doch erneuert werden müssen; sonst kommt es zu einem der schwersten Kämpfe in der transozeanischen Schiffahrt, in denen die Wirtschaft aller beteiligten Länder den schlimmsten und tiefstwirkenden Schaden davontragen muß.

Es ist ja möglich, daß die von der deutschen Regierung am 1. Januar 1911 erlassenen verschärften Bestimmungen über den Aus- und Rückwandererverkehr über nichtdeutsche Häfen, besonders holländische, eine Erschwerung der Poolerneuerung herbeiführen können.

In Holland lehnt sich die Öffentlichkeit bereits gegen die Maßnahmen der deutschen Regierung auf, wie aus

Auslassungen des Nieuwe Rotterdamische Courant (8. Januar 1911) hervorgeht:

„Unsere Häfen liegen günstig, und die Auswanderer, besonders die slawischen, benutzen sie vorzugsweise. Die Maßnahmen, die Deutschland bezüglich des Transitoverkehrs nach und von unserm Lande veranlaßte, schaden unsern Interessen, und weil der Verkehr mit Amerika von Jahr zu Jahr zunimmt — im Jahre 1909 fuhren 50 318 Auswanderer aus holländischen Häfen ab —, muß man die Sache nicht gering schätzen. Wir dürfen somit vertrauen, daß unsere Regierung die Beseitigung der von Deutschland gemachten Schwierigkeiten energisch betreiben und zusehen wird, daß unsere Häfen nicht gleichsam aus dem Verkehr ausgeschaltet werden. Falls wir uns hinsichtlich der Auswandererbeförderung in die jetzige Lage fügen wollten, wäre die Gefahr nicht ausgeschlossen, daß auch der übrige Verkehr in ähnlicher Weise lahmgelegt würde''.

Wird aber der Humphreysche Antrag Gesetz, so wird dem Reich wohl nichts anders übrig bleiben, als ausnahmsweise einmal von seinem unweisen Bestreben, die freie wirtschaftliche Entfaltung durch Gesetz zu hemmen, abzugehn, und das Gegenteil zu tun.

Auf einen Humphreyschen Antrag gehören anderthalb Anträge in dem deutschen Reichstage. Und wenn es nicht soweit kommen soll, daß die Schiffe außerhalb der Staats-

zone die Passagiere einfach ins Meer werfen sollen, damit diese schwimmend in den Hafen gelangen, dann muß die höchstgesteigerte Gesetzgebung zum Schutze der nationalen Interessen endlich aufhören. Oder aber, wir stehen wieder vor dem Bestreben, alle Linien zu einer übermächtigen zu vereinigen, um so ohne Kräftezersplitterung den Kampf mit Amerika aufzunehmen.

Wahrscheinlich wird das amerikanische Repräsentantenhaus aber auch nicht die Suppe so heiß essen, wie sie Mr. Humphrey Honourable ihm kocht, und der Pool wird wohl friedlich erneuert sein, wenn diese Zeilen hier an die Öffentlichkeit kommen.

Die deutschen Gesellschaften insbesondere, denen der Staat durch den Ausbau der Sozialpolitik immer höhere, nur mit Beding werbend zu nennende Lasten auferlegt, werden das ganze Gewicht ihrer Bedeutung in die Wagschale legen, um ein Fortbestehen des Pools zu erreichen, trotz der Schwierigkeiten, die von der Canadian Pacific Railway der Lösung Anfang 1911 gemacht wurden.

Die Canadian Pacific Railway stellte an die übrigen Poolmitglieder so exorbitante Forderungen, daß deren Erfüllung gar nicht möglich war.

„Die C.P.R. unterhielt früher neben ihrem riesenhaften Eisenbahnsystem nur einen Dienst zwischen der Westküste Kanadas und der Ostküste Asiens; Anfang des Jahrhunderts erwarb sie von der Elder, Dempster & Co. die von dieser

früher angekaufte Beaver-Linie und richtete einen wöchentlichen Dienst von Liverpool nach Kanada ein. Sie ersetzte dann diese Dampfer durch größere und schneller fahrende, der sogenannten Empreß-Klasse, die im Winter 14tägig und im Sommer achttägig von Liverpool nach den kanadischen Häfen abgefertigt wurden; mit den von Elder, Dempster & Co. übernommenen Dampfern richtete die C.P.R. einen Dienst von Antwerpen nach Kanada ein. Es kam dann zu einem Übereinkommen zwischen den an dem damals bestehenden sogenannten kleinen Pool der kontinentalen Linien beteiligten Gesellschaften, wonach die C.P.R. mit einer Quote von 5% des gesamten kontinentalen Verkehrs in den Pool aufgenommen wurde unter der Bedingung, daß die C.P.R. sich verpflichtete, auf dem Kontinent keine eigenen Passagiere zu buchen, sondern die Red-Star-Line als Vertreterin der kontinentalen Linien mit der Generalagentur für ihre Passagiere zu betrauen, und auch die weitere Verpflichtung übernahm, von England aus keine kontinentalen — sogenannten indirekten — Auswanderer zu befördern. Als dann im Jahre 1908 auch der große, jetzt ablaufende Pool zustande kam, blieb das Verhältnis der C.P.R. zu den kontinentalen Linien unverändert. Aber die ganze Sachlage wurde verschoben durch den Eintritt einiger englisch-kanadischen Linien in den Pool. Es waren dies die Dominion-Line, die Donaldson-Line und vor allem die Allan-Line. Diese wurde in dem Verkehr nach Kanada

keiner Beschränkung in bezug auf die kontinentalen Passagiere unterworfen und unterhielt außerdem auch einen Dienst von Havre nach Kanada, der mit Hilfe einer Subvention der kanadischen Regierung allmählich zu einem regelmäßigen 14tägigen Verkehr ausgebildet wurde. Seit dem Frühjahre 1909 fährt auch die White-Star-Line in Verbindung mit der Dominion-Line nach Kanada und auch die Thompson-Line, die dem Pool überhaupt nicht angehört. Außerdem partizipiert an diesem Verkehr auch die Canadian Northern Railway, die zwei Linien kontrolliert, nämlich die Royal-Line, die dem Pool angehört, und die von Rotterdam fahrende Uranium-Steamship-Co., die nicht Mitglied des Pools ist.“ (Hamburgischer Correspondent, 18. 1. 1911.)

Die nun Geschichte gewordene Abgrenzung der Arbeitsgebiete würde nicht die Erschütterung durch die sinnlose Konkurrenz ertragen, die nach dem Scheitern des Pools naturgemäß einsetzen müßte.

Der Pool ist seiner ganzen Wirkung nach am besten imstande, der Handelsmarine die Erfüllung ihrer zwei Hauptpflichten (nach „Nauticus Jahrbuch“ 1902 S. 234) (nicht zu verwechseln mit Nauticus im „Deutschen“) möglich zu machen:

1. möglichst große Transportleistungsfähigkeit im Verhältnis zum Neubauwert des Schiffes, d. h. zum Anlagekapital;

2. möglichst geringe Betriebskosten im Verhältnis zur Transportleistungsfähigkeit, d. h. zum Bruttogewinn.

Natürlich kann nicht der Pool allein die Erfüllung dieser Hauptpflichten möglich machen. Es gehört dazu auch die weise Selbstbeschränkung, wie sie die H.A.L. nach der Erwägung ihrer Leitung im Gegensatz zur Schnelligkeitsrekordsucht der Cunard-Linie beispielsweise ausübt.

Über diesen Punkt ist im ersten Teil schon gesprochen worden.

Die Bildung des Pools hat die öffentliche Meinung eigentlich niemals sehr beschäftigt. Wenn man beispielsweise die wichtigen hamburgischen Zeitungen aus den Jahren 1895 und 1902 durchsieht, so findet man nur wenige Äußerungen im Verhältnis zu der Wichtigkeit der Sache selbst.

Ganz anders war es aber mit einem Abkommen beschaffen, das unter dem Namen

MORGAN-TRUST

ein Ereignis in der Geschichte der transozeanischen Handelsschiffahrt darstellt.

Über den Beginn des Morgan-Trusts können nicht allzu viele Daten in die Öffentlichkeit gegeben werden, weil der Ursprung der Trustwirksamkeit sich naturgemäß in aller Stille vollzog.

Am 4. Februar 1902 begründeten nordamerikanische Milliardäre des Stahltrusts unter Leitung des Bankiers Morgan die North-Atlantic-Combination, die als Morganscher Schiffahrtstrust bekannt wurde.

Diese Gesellschaft, der buchstäblich das Kapital an sich zur Verfügung stand, kaufte zu Spekulationszwecken die Aktien europäischer Schiffahrtsgesellschaften auf und erwarb damit nacheinander mehrere englische und amerikanische Linien.

Leyland-Line (Liverpool).

American-Line (Philadelphia) International-Navigation-Company.

White-Star-Line (London und Liverpool) Ismay, Imrie & Sons.

Mississippi- and Dominion-Line (Liverpool).

Oceanic-Steam-Navigation-Cy. Ismay, Imrie & Sons.

Atlantic-Transport-Cy. (London).

Als Gegenschlag gegen diesen amerikanischen Einfall gewährte die englische Regierung der Cunard-Line bisher ganz ohne Beispiel dastehende Subventionen.

Die Angaben über den Status der oben genannten Gesellschaften 1902/1903 geben ein Bild, welche Wirtschaftskräfte nun in die Hand des Morgan-Trusts gegeben waren:

	Dampfer	Br.-Tons
Leyland-Line	38	226 636
American-Line	8	75 166

	Dampfer	Br.-Tons
White-Star-Line	27	246 012
Mississippi- and Dominion-Line .	—	—
Oceanic-Steam-Navigation-Cy. .	44	157 264
Atlantic-Transport-Cy.	10	51 994

Der Trust hatte natürlich außer den Aktien dieser Gesellschaften auch solche anderer kontinentaler Linien in Händen.

In Deutschland verfolgte man das Vordringen des Trusts auf der einen Seite mit den ungemischten Gefühlen eines großen Mißtrauens und einer recht starken Angst.

Wie nun, wenn auch die Majorität der deutschen Linien in die Hände des Trusts käme?

Und was soll und muß geschehn, um dieses, offenbar mit Fleiß und Ausdauer und Opfern von den Amerikanern verfolgte Streben zu vereiteln?

Damals tauchte der Plan der Verstaatlichung der deutschen Handelsmarine auf. Mit diesem Vorschlage habe ich mich schon auseinandergesetzt.

Am 7. Dezember 1901 schrieb Plutus (Georg Bernhard, der jetzige Herausgeber der Finanzzeitschrift Plutus) unter dem Titel „Morgan — Ballin“ unter anderm folgendes:

„Der Verkauf der Stahlaktien hat wohl noch einen andern Grund. Morgan und seine Leute möchten ihr Kapital frei machen, weil ihnen die völlige Monopolisierung eines andern Geschäftszweiges im Augenblick wichtiger

scheint. Sie möchten den Weltverkehr monopolisieren. Schon gebietet Pierpont der Große über eine Anzahl amerikanischer Reedereien und immer wieder wird geflüstert, er wolle auch in der Verwaltung der deutschen Schiffahrtgesellschaften festen Fuß fassen. Damit hat die amerikanische Gefahr einen sehr bedenklichen Höhepunkt erreicht. Zwar wird die Behauptung, schon jetzt seien große Aktienmengen des Lloyd und der Paketfahrt in amerikanischen Händen, noch bestritten; vielleicht mit Recht. Die Absicht, in das deutsche Reedereigeschäft einzugreifen, besteht aber sicher. Das lehrt uns das Bemühen der amerikanischen Großkapitalisten, einen sehr charakteristischen Satz in die Bill über die Subvention zu bringen. Diese Bill ist gewissermaßen eine Vorbedingung für den Übergang zum Freihandel. Muß man nämlich schon die ausländische Konkurrenz zulassen, so will man nach Möglichkeit wenigstens den Handel in diesen Produkten monopolisieren. Derselbe Gedanke, der in Cromwells Navigationakte als merkantilistische Idee des siebzehnten Jahrhunderts der Vorläufer umständlicher Schutzzollsysteme war, löst merkwürdigerweise am Anfang des zwanzigsten Jahrhunderts den Schutzzoll ab. Die amerikanischen Schiffahrtgesellschaften sollen vom Staat unterstützt werden. Den amerikanischen Großkapitalisten genügt aber nicht die Subventionierung rein amerikanischer Gesellschaften; auch die Gesellschaften sollen, so fordern

sie, subventioniert werden, deren Aktien wenigstens zur Hälfte in amerikanischem Besitz sind. Dieser Plan zeigt doch ganz deutlich, daß man drauf und dran ist, ausländische Schiffahrtgesellschaften zu erwerben, daß der Welthandel von Amerika aus monopolisiert werden soll.

Herr Ballin, der Direktor der Hamburg-Amerika Linie, hat erklärt, dieser amerikanischen Gefahr könne man durch eine Änderung der Statuten vorbeugen. Mir scheint aber, solche Ideen gehen aus einer Täuschung über den Charakter großkapitalistischer Invasionen hervor. Merkwürdig ist nur, daß gerade ein Mann vom Schlage des Herrn Ballin, der doch wissen muß, wie leicht selbst die kompliziertesten Bestimmungen des Aktiengesetzes zu umgehen sind, sich solchen Illusionen hinzugeben vermag. Herr Ballin und sein Konkurrent vom Norddeutschen Lloyd waren neulich Gäste des Kaisers, und diese Tatsache hat genügt, um allerlei wilde Kombinationen aufwuchern zu lassen. Sogar von einer Verstaatlichung der Handelsmarine ist gesprochen worden. Das richtigere Augenmaß aber wird wohl bei denen sein, die voraussagen, man werde erhöhte Subventionen für unsere Dampferlinien fordern. Haben wir aber ein Interesse daran, unsern Dampferlinien neues Geld zuzuwenden, bevor wir sicher sind, daß sie nicht in amerikanischen Besitz übergehen? Ich glaube: Nein. Dahin soll es hoffentlich doch nicht kommen, daß Herr Morgan aus den Steuern des Deutschen Reiches

eine Unterstützung in Gestalt einer erhöhten Dividende empfängt und daneben, wenn er die Hälfte des Aktienkapitales der Paketfahrt-Gesellschaft in seine Hand gebracht hat, amerikanischer Staatspensionär wird. Wer sagt, daß diese amerikanische Staatspension auch den deutschen Aktionären nützlich sein müsse, bietet uns einen recht schwachen Trost. Die internationale Fütterung der fettesten Großkapitalisten ist doch gewiß kein innig zu wünschendes Ziel."

Am 3. Mai 1902 nahm Plutus (Nr. 31) in der Zukunft wiederum das Thema „Der Ozeantrust" auf. Und dieses Mal warnt er nicht nur, sondern Harden stellt in einer Nachschrift zu dem Artikel die amerikanische Gefahr noch drohender dar.

„Diese Entwicklung wurde mit yankeehafter Energie gefördert. Hinter den Kulissen leiteten die großen Finanzleute das Geschäft, dieselben Leute, die an den großen industriellen Trusts beteiligt waren. Schließlich war man in Amerika fertig. Aber nun blieb das Ausland, dessen Schiffahrtlinien in dem Augenblick besonders wichtig werden mußten, wo des wirtschaftlichen Niederganges erste Zeichen in Amerika sichtbar wurden. Es kam nun darauf an, den Export der amerikanischen Trusts zu steigern, und um darin den andern Nationen überlegen zu sein, mußte man die Herrschaft auf dem internationalen Frachtenmarkt erobern. Zunächst kaufte man Englands Flotte.

Die Juman-Line, die Blue Funnel und endlich — der Stolz von Albions Söhnen — die Leyland-Line fielen an Amerika. Jetzt konnte auch Deutschlands Schiffahrt von den Dollarmilliardären aufs Korn genommen werden. Was konnten die Maßregeln schaden, die verhindern sollten, daß deutsche Schiffahrtaktien von Amerikanern gekauft würden? Das war Humbug, im besten Falle Selbstbetrug. Und wie will man die Amerikaner hindern, geräuschlos Aktien der deutschen Gesellschaften zu kaufen? Es schien eine Weile schon, als seien Morgan und seine Leute drauf und dran, die Aktien des Lloyd und der Paketfahrt zu kaufen. Die Höllenangst, die sie dadurch in Deutschland erregten, zeigte ihnen aber, daß sie ihr Ziel schneller erreichen konnten. Ihnen lag ja nichts an dem Aktienbesitz, alles an der Herrschaft über die Linien. Konnte man Geld sparen und ohne Aktien denselben Effekt erzielen: tant mieux. Man schlug den Deutschen ein Kartell vor. Erleichtert athmeten Ballin und Wiegand auf. Das war doch wenigstens nach außen ein Erfolg. Diese Stimmung erklärt denn auch, daß in den Hamburger Nachrichten zu lesen war: ‚Wir wissen nicht, ob es wahr ist, daß Englands stolze nordatlantische Reederei dem amerikanischen Kapital verfallen ist; soviel aber wissen wir und sind nach einer Unterredung, die wir heute an kompetentester Stelle zu führen Gelegenheit hatten, in dieser Überzeugung noch bestärkt, daß die Konventionen, die in New York ver-

handelt werden sollen, die Unabhängigkeit und die Nationalität unserer beiden großen Reedereien in keiner Weise berühren'.

Nach langen Verhandlungen wurden Herr Geo Plate und Herr Ballin nach New York bestellt. Was sollten sie gegenüber der in Aussicht stehenden mörderischen Konkurrenz tun? Sie mußten dem Pool beitreten. Auf diesem Wege gab es für den Aktionär höhere Dividende und für die Plebs blieb die Glorie der nationalen Selbständigkeit gewahrt. Doch ein Schiff fährt nicht nach dem Willen der Flagge, sondern nach der Weisung des Kapitalisten, der den Kapitän bezahlt. Und ob die deutschen Kapitalisten künftig noch weiter so weisen dürfen, wie sie wollen, das wird man erst beurteilen können, wenn über die Leitung des Pools völlige Klarheit geschaffen ist. Wahrscheinlich ists nicht. Für Herrn Morgan hat der Pool doch nur dann einen greifbaren Zweck, wenn der Gebieter die Frachtpreise der Welt so festsetzen kann, wie er in seinem Interesse und im Interesse des Stahltrusts es für nötig hält. Man sollte nicht vergessen, daß nach Mr. Schwabs Eingeständnis der Stahltrust sich für schlechtere Zeiten rüstet. Der Export nach Deutschland und dessen Absatzgebieten ist sein nächstes Ziel. Eine Etappe auf dem Wege zu diesem Ziel ist die internationale Vereinbarung, die, obwohl die deutsche Tonnenzahl beträchtlich überwiegt, vielleicht bald zur Anerken-

nung der amerikanischen Oberherrschaft gezwungen wird".*) (Plutus.)

Äußerten sich so der sehr vorsichtige und in allen schwierigen Fragen der Volkswirtschaft sehr erfahrene Plutus und Harden, so kann man sich schon ausmalen, auf welche Tonart große und minder große vom Ab- und Zuschreiben lebende Tageszeitungen ihren Speech brachten.

Es soll hier natürlich, weil es durch die Erfahrung im entgegengesetzten Sinne bestätigt wurde, gar nicht geleugnet werden, daß die Helden um Morgan sicherlich sich

---

*) Das verächtliche Lächeln über die amerikanische Gefahr, deren Schrecken ja maßlos übertrieben sein sollten, wird den Europäern nächstens wohl vergehen. Außer dem von Plutus hier betrachteten Symptom sind noch andere sichtbar. Der Ankauf der dänischen Antillen mag uns einstweilen unbeträchtlich scheinen. Schon aber hört man, daß ein anderer Morgan, der Beherrscher eines starken Trusts chemischer Fabriken, die Eroberung der deutschen Kaliwerke plant und bereits Kuxe und Aktien namentlich solcher Werke erworben hat, die dem Kalisyndikat nicht angehören. Da die Vereinigten Staaten keine Kalilager, aber einen großen Verbrauch an Kali haben, war der amerikanische Markt bisher ein wertvolles Absatzgebiet für die deutsche Industrie. Das sah Morgan der Zweite und sagte sich: Wenn ich zunächst die nicht kartellierten Werke kaufe oder mir durch Aktienkäufe die Herrschaft über ihre Geschäftspolitik sichere, dann breche ich die Macht des Kartells und kann es durch unerträgliche Konkurrenz mürbe machen, und diese schlechte Zeit der Kaliindustrie werde ich benutzen, um auch in den Kartellbereich meine Minen zu legen; habe ich im Kartell erst die Mehrheit der Stimmen, so erlebt das deutsche Monopol

am Besitz der deutschen Reedereien zu laben gedachten. Aber in dem Punkte, daß wahrscheinlich erhöhte Subventionen gefordert werden sollten, irrte sich Plutus durchaus. Es müßte ihm doch gegenwärtig sein, welche abweichende Meinung speziell Ballin von Subventionen hatte.

Einige Monate nach Plutus, am 30. August 1902, behandelte Professor Dr. Friedrich Kleinwaechter, Czernowitz, ebenfalls in der Zukunft (Nr. 48) das Thema „Der Morgan-Trust''. Kleinwaechter geht von einer geschichtlichen Darstellung des Trusts aus, um dann so fortzufahren:

„Der Fall ist sehr wohl denkbar, daß irgendein reicher Ausländer oder eine Vereinigung von Ausländern die

---

seinen letzten Tag, wir reißen die Kaliproduktion an uns und brauchen uns nicht länger mehr mit dem dürftigen Zwischenhändlergewinn zu begnügen. Es ist immer dieselbe Geschichte, deren Ausgang bei der unangreifbaren Überlegenheit des amerikanischen Kapitals kaum zweifelhaft sein kann. Eine Weile wird das Syndikat Widerstand leisten, früher oder später aber zu einer Verständigung mit den rücksichtslos konkurrierenden Yankees gezwungen sein, die sich von der dem stolzen Ballin, dem „Umspanner des Erdballs'', aufgedrängten nicht wesentlich unterscheiden wird. Neben diesem Schauspiel eines wirtschaftlichen Riesenkampfes verblaßt der kleine politische Hader, der lärmend durch die Presse der europäischen Reiche tobt. Wenn das Land des Sternenbanners Europa erst den Preis der Frachten, des Eisens und Stahls, der Kohle und chemischen Produkte vorschreibt und die Widerspenstigen auf allen Märkten unterbietet, wird man erkennen, wie ungemein klug es war, die Wirtschaft erwachsender Völker mit voller Wucht auf den Warenexport zu stellen. (Hardens Nachschrift.)

Mehrheit der Aktien eines inländischen Unternehmens oder mehrerer an sich bringt und dieses oder diese Unternehmen in einer Art und Weise leitet, die zwar den Zwecken jener Personen entspricht, aber den Interessen des Inlandes zuwider läuft. Die Sache kann ganz besonders dann unangenehm werden, wenn die Ausländer — wie es bei den amerikanischen Trusts der Fall ist — bei sich zu Hause einen ganzen Produktionszweig monopolisieren und wenn sie nun in dem in Frage kommenden Inlande die Aktien der ihnen wichtigen Unternehmungen aufkaufen, um sich eine lästige Konkurrenz vom Halse zu schaffen. Entspricht es seinen Zwecken und ist der ausländische Trust mächtig genug, so wird er vielleicht die aufgekauften inländischen Unternehmungen gänzlich schließen, um seinen Erzeugnissen einen lohnenden Absatz zu sichern. Und wer bürgt schließlich dafür, daß nicht eine weit ausblickende Regierung vielleicht einem solchen Trust große Geldmittel zur Verfügung stellt, um ein fremdes Volk zunächst in wirtschaftliche Abhängigkeit zu bringen und dann auf die wirtschaftliche Eroberung die politische folgen zu lassen? (Eine politische Eroberung in diesem Falle? — Deutschland — eine amerikanische Provinz? D. V.)

Es hat keinen Zweck, die möglichen Folgen auszumalen, die sich ergeben können, wenn ein Volk auf das Aktienwesen eines andern hinübergreift und große Mengen fremder Aktien in seinen Besitz bringt; wer nur einige

Phantasie besitzt, kann sich dieses Geschäft selbst besorgen. Es genügt, hervorgehoben zu haben, daß der Übergang großer Aktienmengen in den Besitz des Auslandes von den schwersten wirtschaftlichen und politischen Gefahren für das „passive" Inland begleitet sein kann. Und was das Bedenklichste an der Sache ist: wir stehn unter der Herrschaft des geltenden Aktienrechtes solcher Eventualität heute wehrlos gegenüber, weil die Aktien eine absolut verkäufliche Ware sind und es keinem Ausländer verwehrt werden kann, beliebige Quantitäten inländischer Aktien zu erwerben. Da muß Abhilfe geschaffen werden. Und kann man den Ausländern den Erwerb inländischer Aktien nicht verbieten, so wird nichts übrig bleiben, als die Abhilfe auf einem anderen Wege zu suchen.

Tatsächlich haben auch einzelne Regierungen eine dumpfe Ahnung von der neuen Gefahr schon vor Jahren gehabt und waren — wenigstens bei solchen Aktiengesellschaften, denen sie eine besondere Bedeutung beigelegt haben — bestrebt, ihr vorzubeugen. So findet man in den Statuten der Österreichisch-Ungarischen Bank die Bestimmung, daß nur solche Aktionäre in der Generalversammlung erscheinen und dort ihr Stimmrecht ausüben dürfen, die österreichische oder ungarische Staatsbürger sind. Das mochte für die bisherige Entwicklung genügen; es bedarf jedoch keiner besonderen Hellsichtigkeit, um zu erkennen, daß eine solche Bestimmung nur

ein sehr schwaches Bollwerk bildet, weil der ausländische Großaktionär sich entweder einen inländischen Strohmann bestellen oder — noch einfacher — sich die Stimme inländischer Aktionäre kaufen kann. Dasselbe gilt für die ähnliche statutarische Bestimmung, daß nur Inländer zu Mitgliedern des Vorstandes oder des Aufsichtrates bestellt werden dürfen, weil ja die Stimmen auch dieser Personen gekauft werden können."

Kleinwaechter kommt dann zu der im Unklaren steckenbleibenden Folgerung:

„Überall, wo es Privatbahnen gibt, hat sich die Regierung das Recht vorbehalten, diesen Bahnen die Trace, die Tarife und den Betrieb vorzuschreiben. Ähnlich ists bei den Schiffahrtlinien. Und der Grund dieses staatlichen Oberaufsicht- und Einmischungrechtes ist überall derselbe, nämlich der, daß der Betrieb solcher Unternehmungen nicht als eine private, sondern als eine nationale Sache, als eine Angelegenheit angesehen wird, an der das ganze Volk interessiert ist. Und was von diesen Unternehmungen gilt, gilt von allen Produktionszweigen. Wir haben uns in unserer individualistisch organisierten Volkswirtschaft allerdings daran gewöhnt, immer nur den einzelnen ins Auge zu fassen, und glauben, daß jeder nur für sich wirtschaftlich tätig ist. Das ist aber nicht wahr. Keiner von uns vermag für sich allein irgend etwas hervorzubringen. Jeder ist auf die Mithilfe anderer, die ihm

die Stoffe und Werkzeuge zu seiner Arbeit und die Lebensmittel liefern, angewiesen. Jeder von uns verfügt über eine größere oder geringere Summe von Kenntnissen oder Erfahrungen, die er nicht selbst erworben hat, sondern die ihm von den Vorfahren überliefert wurden, und keiner von uns wäre überhaupt am Leben, wenn wir nicht als Kinder von unseren Eltern oder anderen Personen gefüttert und gepflegt worden wären. Ist aber jeder einzelne daran interessiert, daß alles, was die Gesamtheit des Volkes braucht, in der entsprechenden Quantität und Qualität hervorgebracht wird, dann hat auch die Gesamtheit das Recht und die Pflicht, einzuschreiten und Mißbräuche der einzelnen hintanzuhalten.''

Im Jahre 1911 im Januar war die gefürchtete Amerikanisierung nun schon so gewaltig vorgeschritten, daß das amerikanische Repräsentantenhaus (Antrag Humphrey) das untaugbarste Mittel der Sherman-Akte hervorholen mußte, — um der Germanisierung des amerikanischen Handels durch den Trust, in dem die deutschen Linien keine von den bescheidenen Rollen spielen, vorzubeugen. —

In den Aktionärkreisen der H.A.L. blieb man nach so vielen und gewichtigen Warnungen auch nicht ganz still.

Aber es möge genügen, hier den durch Akten festgestellten Verlauf der Generalversammlungen (1902) wiederzugeben, in denen über die Gefahren durch den Trust verhandelt — und gehandelt wurde.

Außerordentliche Generalversammlung der Aktionäre der H.A.L. am 28. Mai 1902.

Am 28. Mai fand in der Hamburger Börse eine außerordentliche Generalversammlung statt, um Statutenänderungen vorzunehmen, durch welche die dauernde Wahrung des deutschen Charakters der Gesellschaft gesichert und ihre finanziellen Abmachungen mit dem amerikanisch-englischen Schiffahrtssyndikat mit dem Statut in Einklang gebracht werden. Sechs Paragraphen wurden in folgender Weise geändert.

§ 11 lautet hinfort: „Der Vorstand besteht je nach Ermessen des Aufsichtsrates aus einem oder mehreren Mitgliedern, welche vom Aufsichtsrate erwählt werden. Die Mitglieder des Vorstandes müssen deutsche Reichsangehörige sein und ihren Wohnsitz innerhalb des Deutschen Reiches haben. Die Bedingungen der Anstellung der Vorstandsmitglieder bestimmt der Aufsichtsrat" usw.

§ 15, Absatz 1 heißt nun: „Der Aufsichtsrat besteht aus 5—7 von der Generalversammlung zu erwählenden Mitgliedern, welche die deutsche Reichsangehörigkeit besitzen und innerhalb des Deutschen Reiches ihren Wohnsitz haben müssen.

Ferner § 17, Absatz 1: „Der Aufsichtsrat, welcher seine eigene Geschäftsordnung festsetzt, wählt alljährlich aus seiner Mitte einen Vorsitzenden und einen stellvertretenden Vorsitzenden" usw.

§ 19, Absatz 2: „Bei den Abstimmungen entscheidet die absolute, bei den Wahlen die relative Majorität der abgegebenen Stimmen mit folgenden Ausnahmen:

Bei Beschlußfassungen über Abänderung des Gegenstandes des Unternehmens oder über die Vereinigung der Gesellschaft mit einer anderen inländischen Gesellschaft ist eine Mehrheit von drei Vierteln des bei der Beschlußfassung vertretenen Aktienkapitals erforderlich.

Über folgende Gegenstände:

1. Verlegung des Sitzes der Gesellschaft nach einem außerhalb des Deutschen Reiches belegenen Orte;
2. Abänderung der in den §§ 11 und 15, Absatz 1, der Statuten enthaltenen Bestimmungen, nach welchen die Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstandes die deutsche Reichsangehörigkeit besitzen und innerhalb des Deutschen Reiches ihren Wohnsitz haben müssen;
3. Abänderung der Bestimmungen des § 19 der Statuten mit Ausnahme des ersten Absatzes;
4. die Auflösung der Gesellschaft

liegt ein gültiger Beschluß nur dann vor, wenn derselbe in einer Generalversammlung mit einer Mehrheit von vier Fünfteln des in derselben vertretenen Aktienkapitals gefaßt, und dieser Beschluß in einer zweiten Generalversammlung, welche frühestens sechs Wochen und spätestens acht Wochen nach der ersten Generalversamm-

lung stattzufinden hat, mit einer Mehrheit von gleichfalls vier Fünfteln des vertretenen Aktienkapitals bestätigt worden ist. Der nämlichen erschwerten doppelten Beschlußfassung bedürfen Beschlüsse der Generalversammlung, welche den Verlust oder die Einschränkung der Selbständigkeit der Gesellschaft zugunsten ausländischer Unternehmer zur Folge haben würden."

§ 25 heißt jetzt: „Sämtliche Schiffe, welche der Gesellschaft gehören, oder deren Risiko die Gesellschaft auf Grund kontraktlich übernommener Verpflichtungen ganz oder teilweise trägt, sind zu einem vom Vorstande nach gewissenhaftem Ermessen festzusetzenden Preise zu versichern" usw. . . .

§ 26 erhält folgenden Zusatz: „Zu den in Abzug zu bringenden Kosten sind auch die Kosten der Begleichung derjenigen Verbindlichkeiten zu rechnen, welche sich aus Gewinnbeteiligungsverträgen ergeben, die der Vorstand mit Genehmigung des Aufsichtsrats mit anderen Gesellschaften abgeschlossen hat."

Die Beratungen leitete der Vorsitzende des Aufsichtsrats, Herr Gustav W. Tietgens, der die Versammlung mit einem Begrüßungswort und folgenden Mitteilungen eröffnete: Es seien an Aktien zusammen 30 220 Stück angemeldet. Vor Eintritt in die Verhandlungen sei eines Mannes zu gedenken, durch dessen Ableben der Gesellschaft ein großer Verlust erwachsen sei, des Herrn Direktors Ludolph

Meyer. In einer langen Reihe arbeitsreicher Jahre, worin er seine Umsicht, seine Sachkenntnis und seine Tüchtigkeit zeigen konnte, habe er in hervorragendem Maße an dem Aufschwung der H.A.L. teilgenommen. Auch des Kommodore Herrn Albers gedachte der Vorsitzende: dieser sei in treuester Pflichterfüllung plötzlich durch einen Herzschlag aus dem Leben abberufen worden und habe noch bei dem Unfall, der dem Dampfer Deutschland passierte, seine hervorragenden nautischen Kenntnisse in glänzendem Lichte gezeigt. Er habe sich durch diese ausgezeichnete Leistung die wärmste und unbeschränkte Anerkennung der Verwaltung erworben, und das solle ausdrücklich hervorgehoben werden, um dadurch unliebsamen Gerüchten, die sich an das plötzliche Ableben geknüpft haben, ein für allemal entgegenzutreten. — In Anerkennung der Verdienste der beiden verstorbenen Herren erhob sich die Versammlung von den Sitzen.

Geschäftlich teilte Redner noch mit, daß sich in der Lage des Frachtenmarktes seit zwei Monaten wenig verändert hat. Die Reparatur der verunglückten Deutschland werde einige Zeit in Anspruch nehmen; der Schaden sei zur Hälfte von der Assekuranz getragen worden. Erfreuend sei die anhaltend gute Auswanderung aus außerdeutschen Ländern, die ganz glänzende Resultate zur Folge habe.

Sodann wurde in die Tagesordnung eingetreten. Von den einzelnen Abänderungsvorschlägen bedurfte einer be-

sondern Erläuterung nur der auf § 26 bezügliche Antrag. Herr Tietgens führte aus: Wir glauben diese Erläuterung in erschöpfender Weise gegeben zu haben dadurch, daß wir den Inhalt des von uns mit dem englisch-amerikanischen Schiffahrts-Syndikat unter Vorbehalt der beiderseitigen Ratifikation abgeschlossenen Vertrages durch die Tagesblätter der Öffentlichkeit zur Kenntnis gebracht haben. Ich erkläre hierdurch ausdrücklich, daß die von uns ausgegangene Veröffentlichung alle irgendwie wesentlichen Punkte des Vertrages vollständig wiedergibt und daß Nebenabmachungen irgendwelcher Art, durch die der Vertrag ergänzt oder gar abgeändert würde, nicht existieren.

In der Diskussion nahm der Direktor des Bundes der Landwirte Abg. Dr. Hahn, Berlin, das Wort, um nach einem Hinweis auf die Wichtigkeit der zu fassenden Beschlüsse Auskunft darüber zu erbitten, welche Umstände den Abschluß des Übereinkommens mit dem Trust nötig gemacht haben. — Herr Tietgens verwies den Fragesteller auf die Mitteilungen in der gedruckten Auskunft an die Aktionäre, auf die Vorteile des Abkommens und die ohne den Abschluß heraufbeschworene Gefahr eines gewaltigen Konkurrenzkampfes.

Generaldirektor Albert Ballin fügte noch hinzu, daß er das Abkommen für einen außerordentlichen Vorteil für die deutschen Gesellschaften halte und es herbeigeführt haben würde, wenn es nicht durch die Gestaltung der Dinge

nahegebracht worden wäre. Er habe seit Jahren dahin gezielt, eine solche Verbindung zu schaffen. „Und daß im englisch-amerikanischen Abkommen die Amerikaner die Führung haben und nicht die Engländer, ist mir nicht unsympathisch."

Dr. Hahn dankte für die Auskunft und brachte einige Einzelheiten zur Sprache. Er fragte, ob nicht die Absicht des Trusts auf eine Begünstigung der amerikanischen Masseneinfuhr gehe, ob die deutsche Regierung vorher oder nachher von den Verhandlungen verständigt worden sei. In dem Vertrage sei anscheinend allerdings das deutsche Interesse in jeder Beziehung gewahrt worden. Mit Bedauern habe Redner nur gesehn, daß man die belgischen Häfen aufgegeben habe, die doch für den Verkehr eine große Bedeutung hätten. Durch das Abkommen werde die Stellung der deutschen Linien so gestärkt, daß eine Konkurrenz unmöglich sein würde. Wenn aber eine Körperschaft im Leben der Nation eine solche Rolle spiele, dann müsse sie um so mehr darauf bedacht sein, daß ihr Interesse nicht mit dem gesamten wirtschaftlichen Interesse der Nation in Widerstreit gerate. Da sei nun § 10 des Abkommens wichtig, der sage, daß Abmachungen über das Frachtgeschäft vorläufig nicht in Aussicht genommen seien. Es könne sich aber bei allen guten Intentionen der Verwaltung doch die Möglichkeit ergeben, daß die Amerikaner versuchten, ihre Massengüter billig auf den deutschen

Markt zu werfen und darum die Frachten zu drücken. Das Beispiel würde nicht zum ersten Male eintreten. Dazu erbäte Redner eine Erklärung dahin, daß Gesellschaften sich selbstverständlich auf ein solches Beginnen nicht einlassen würden, und daß sie sich eventuell mit Unterstützung der Reichsregierung dagegen wehren würden.

Generaldirektor Albert Ballin erwiderte darauf etwa: Herr Dr. Hahn habe zunächst konstatiert, daß die Amerikaner in dem vorliegenden Trust und der Vereinigung mit uns die Führung hätten. Er möchte dagegen aufrecht erhalten, daß die deutschen Linien sich nicht der Führung eines amerikanischen Syndikats unterworfen haben, sondern daß sie diesem absolut gleichstehn, von einer Überlegenheit der Amerikaner daher nicht die Rede sein könne. Man habe aus dem Vertrag ersehn, daß ein Komitee eingesetzt werde, das abwechselnd in London und in Köln tagen werde. Diesem Komitee gehören an zunächst als Vertreter des Syndikats Mr. Wilding, der Vorsitzende der Leyland-Linie, ein Herr, mit dem Redner über 25 Jahre in Freundschaft verbunden sei, ferner englischerseits Mr. Pirrie, Chef des Hauses Harland & Wolff, mit dem die H.A.L. gleichfalls die lebhaftesten und angenehmsten Beziehungen gehabt habe, von deutscher Seite die Generaldirektoren Dr. Wiegand und Ballin. (Bravo!) Wenn man im Binnenlande sage, daß die amerikanischen Eisenbahninteressen bei der Bildung dieser Kombination vorwiegend maßgebend

gewesen seien, und daß sie eine ganz gemeine Attacke auf unsere Industrie, unsern Handel und unsere Landwirtschaft darstelle, daß es in der Absicht des Trustes liege, Massengüter aus dem Inland von Amerika billig an die Küste zu befördern, durch Ausnahmetarife mit Dampfern nach Europa zu verladen und alsdann den europäischen und insbesondere den deutschen Markt damit zu überschwemmen, der Industrie und Landwirtschaft das Leben sauer zu machen, so sei das völlig unbegründet und habe für einen Fachmann etwas geradezu Lächerliches; eine Vereinigung von Dampfschiffsgesellschaften trete doch nicht ins Leben, um die Frachten zu ermäßigen, sondern höchstens um sie zu erhöhen; man werde den deutschen Gesellschaften doch soviel Geschäftssinn zutrauen.

Was die amerikanischen Eisenbahnen anlange, so hätten diese keinerlei Interesse daran, ihre Transporte nach den atlantischen Häfen zu verstärken, sie litten darunter, daß sie zu viel Güter dorthin zu befördern hätten; sie hätten ein Interesse daran, große Gütermengen von Europa zu bekommen und nach dem Westen zu befördern. Denn wenn die amerikanischen Eisenbahnen teilweise eine Rentabilität noch vermissen ließen, so liege das daran, daß sie einseitig beschäftigt seien, daß die amerikanische Ausfuhr stark sei, daß aber die Einfuhr zu wünschen übrig lasse, daß tatsächlich eine große Zahl von Zügen nach dem atlantischen Ozean abgelassen werden müßten, die Güter

hinbrächten, aber die Schiffe von Europa mit zu wenig Gütern hinüberkämen, so daß die Züge zum Teil leer zurücklaufen müßten. Wenn also amerikanische Eisenbahninteressen in diesem Trust vertreten seien, so würden sie dahin streben müssen, mehr Güter aus Europa zu bekommen, aber nicht weniger.

Hinsichtlich der Frage nach der Beteiligung der Reichsregierung verwies Ballin den Fragesteller an die zuständige Stelle. Hinsichtlich Belgiens bestätige der Vertrag nur den Zustand, der seit über einem Jahrzehnt durch den nordatlantischen Dampferverband geschaffen sei und befriedigend arbeite. Schon damals habe man Holland der Holland-Amerika-Linie, Belgien der Red-Star-Line (jetzt ein Teil des Trusts), Deutschland den deutschen Gesellschaften allein überlassen. Das wäre auch ohne das Dazwischentreten des Trustes so geblieben.

Albert Ballin bekämpfte ferner die Annahme, als ob die Gesellschaft mit einem Frachtenpool nur aus taktischen Gründen vorläufig zurückhalte und diesen nach Genehmigung der Verträge alsbald schließen wolle. Dann würde von agrarischer Seite ein Vertrag befürchtet, wonach die amerikanischen Massengüter billig nach Deutschland gebracht und umgekehrt die deutsche Ausfuhr durch hohe Raten erschwert würde. Die Deutschen brauchten gar keinen Frachtvertrag mit dem Trust; denn dieser fahre Güter nur zwischen andern europäischen Ländern und Amerika und

dürfe mit keinem Schiff nach den deutschen Häfen kommen. Damit hätten die deutschen Gesellschaften die volle Tarifhoheit für Deutschland erhalten. Sie würden sich niemals dazu hergeben, zugleich ihre geschäftlichen Interessen und das deutsche Volkswohl zu verletzen, um durch zu billige Frachten Deutschland mit fremden Waren zu überschwemmen. — Die Verstaatlichung der Reedereien würde für die H.A.L. das größte Unglück sein.

Aus der Mitte der hamburgischen Aktionäre sagte dann der Präsident der Hamburger Bürgerschaft Herr S. Hinrichsen etwa folgendes: „Nach den sachlichen Darlegungen des Herrn Generaldirektors Ballin, für die die Versammlung ihm gewiß sehr dankbar ist, kann ich mich kurz fassen. Ich hätte erwartet, daß der erste Redner aus der Versammlung damit begonnen hätte, rückhaltlos dem Vorstand und dem Aufsichtsrat den Dank der Versammlung auszusprechen für das, was sie geleistet haben. (Bravo!) Denn es unterliegt gar keinem Zweifel, daß in der außerordentlich interessanten und glänzenden Geschichte der H.A.L. wohl niemals eine solche Arbeit vom Vorstand und Aufsichtsrat geleistet worden ist wie die vorliegende. Wir erinnern uns, wie der Herr Vorsitzende des Aufsichtsrates in Begleitung des Herrn Generaldirektor Ballin nach Amerika gegangen ist und in kluger Weise zweierlei erlangt hat: Er hat die Interessen unserer Gesellschaft wahrgenommen, wie aus dem Exposee ersichtlich, das eigentlich alles enthält, was

die Aktionäre wissen müssen und sollen; zweitens aber auch, und das ist nicht hoch genug anzuschlagen, hat er den nationalen Charakter unserer H.A.L. gerettet, so daß wir nicht, wie die englischen Reedereien, von dem amerikanischen Trust verschlungen wurden. (Bravo!) Ich glaube, es ist gut, daß der Vertreter des Bundes der Landwirte in dieser Versammlung einer Erwerbsgesellschaft zugegen ist und sieht, daß an der Börse nicht nur Leute sind, die darauf ausgehen, Aktien zu erwerben und ihre Dividenden einzustecken, sondern hochbeglückt darüber sind, daß die H.A.L. nach wie vor eine deutsche Gesellschaft ist." (Lebhaftes Bravo.)

Herr Hinrichsen empfahl dann unter lebhaftem Beifall der Versammlung die Annahme aller Anträge durch Akklamation, womit dem Aufsichtsrat und Vorstand der Dank der Aktionäre für ihre Tätigkeit ausgedrückt würde. — Dr. Hahn erklärte sich nun im ganzen durch die Ausführungen für befriedigt. Die Verwaltung der H.A.L. habe erreicht, was zu erreichen war. Die große deutsche Produktion habe in der H.A.L. bei deren Stellungnahme einen wertvollen Bundesgenossen, das könne die Position der H.A.L. im Lande nur stärken und die mancherlei Besorgnisse in der Bevölkerung zerstreuen. Redner könne nun, nachdem er so befriedigende Erklärungen erhalten, nur empfehlen, daß die Versammlung den Anträgen einmütig zustimme. H.A.L. und Lloyd würden hoffentlich

ihre dominierende Stellung behaupten, im Notfalle aber gewiß sein können, daß die ganze deutsche Nation hinter ihnen stehn würde, um ihre Interessen zu verteidigen. — —"

Es sind ja nun 9 Jahre des Morgan-Trusts vorüber, so daß man feststellen kann, wieweit sich die Befürchtungen erfüllten.

Wie hat der Trust gearbeitet?

Solange nur theoretisch über Gefahren und Abwehrmaßregeln gestritten werden mußte, behielt jeder recht.

Das wurde erst anders, als die praktische Arbeit die Probe aufs Furchtexempel machte.

Als im Jahre 1908 der Geschäftsbericht der „International-Mercantile-Marine-Company" (Morgan-Trust) erschien, da hatten die Unglückspropheten wieder das Wort — aber sie nahmen es nicht.

In der Frankfurter Zeitung wurde eine eingehende Abhandlung über den Bericht des Morgan-Trusts veröffentlicht, von einem „Sachkenner", wie die F. Z. ihrem ganzen Charakter nach unnötig noch hervorhebt.

Aus diesem Bericht seien die wesentlichsten eigenen Darstellungen des Verfassers hier wiedergegeben:

„Vergleicht man die Gewinne der I.M.M.Co. mit denen der H.A.L und des Lloyd, so ist vorerst zu erörtern, wieweit ein solcher Vergleich berechtigt erscheint. Scheinbar verfügt der Trust über eine Flotte, die an Umfang und Wert die Flotten der beiden deutschen Linien erheblich

überragt. Die dem Jahresbericht beigefügte Schiffsliste umfaßt aber nicht nur die Flotten der Linien, die in den Trust aufgegangen sind, sondern auch die Flotte der Leyland-Line und die beiden Dampfer der National-Line. Diese beiden Gesellschaften werden vom Trust, der über fast genau zwei Drittel ihres insgesamt £ 2 839 350 betragenden Aktienkapitals verfügt, kontrolliert, führen jedoch selbständige Abrechnungen. Die Beteiligung an der Leyland- und der National-Line, die beide einen beträchtlichen Verlustvortrag aufweisen und dem Trust noch keine Einnahmen gebracht haben, steht mit £ 12,38 Mill. zu Buch. Ihr wirklicher Wert indessen ist weit geringer und steht beispielsweise noch namhaft hinter den Beteiligungen des Norddeutschen Lloyds zurück, die in dessen letzter Bilanz mit ℳ 34,88 Mill. figurieren. Nach Abzug der Dampfer der beiden kontrollierten Gesellschaften verbleibt als dem Trust unmittelbar zugehörend eine Flotte von 77 Seedampfern mit einem Raumgehalt von 747 000 Reg.-Tons brutto. Neun von diesen Dampfern mit 79 000 Reg.-Tons befinden sich im gemeinsamen Besitz der I.M.M.Co. und der Shaw-Savill- and Albion-Co.-Ltd.; sie sind also nur zur Hälfte der Trustflotte zuzurechnen, deren Raumgehalt sich demnach auf 708 000 Reg.-Tons vermindert. Der Bauwert dieser Flotte, die sich überwiegend aus hochwertigem Material zusammensetzt, ist höher zu veranschlagen als der Bauwert der Flotten der deutschen

Linien; ihr gegenwärtiger Wert stellt sich infolge des neun Jahre übersteigenden Durchschnittsalters jedoch schätzungsweise niedriger, als der Wert der Flotten der H.A.L. und des Lloyd. Nimmt man den Durchschnitt der Jahre 1905/07, so dürfte für diese Periode der Wert der Trustflotte zwischen den Werten liegen, die für H.A.L. und Lloyd anzunehmen sind. Es liegt daher nahe, für einen Vergleich der von den drei Gesellschaften erzielten Betriebsgewinne die Jahre 1905/07 zugrunde zu legen. Dies geschieht in den hier folgenden beiden Übersichten, von denen die zweite die Hauptziffern für die drei Jahre noch einmal zusammenfaßt. Die erste Tabelle läßt den Anteil erkennen, den der Überschuß der Selbstversicherung an dem Gesamtgewinn gehabt hat, sie zeigt ferner die Wirkungen jener Bestimmung des zwischen den deutschen Linien und dem Trust geschlossenen Vertrages, wonach jede der deutschen Linien dem Trust jedes Jahr einen Beitrag überweist, welcher (nach der jetzigen Fassung des Vertrages) der auf ℳ 20 Mill. ihres Aktienkapitals jeweils entfallenden Dividende gleichkommt, während ihnen der Trust je ℳ 20 Mill. mit 6% verzinst. Dabei ist zu beachten, daß die I.M.M.Co. die aus diesem Abkommen entspringenden Saldoüberweisungen immer in demjenigen Jahre verrechnet, in welchem die Überweisung tatsächlich erfolgt, während H.A.L. und Lloyd die Verrechnung in dem Jahre vornehmen, für das die Überweisung erfolgt.

Wie sich von selbst ergibt, haben die deutschen Linien in schlechten Jahren, der Trust hingegen in guten Jahren Vorteil von diesem Abkommen."

Die Situation der Seeschiffahrt hatte kein sehr freundliches Gesicht. Das Herumraten und Kombinieren in der öffentlichen Meinung nahm Dimensionen an, die nicht mehr zu überblicken waren.

Schließlich ging der hamburgische Korrespondent, des Ratens und Tatens wohl müde, an die rechte Schmiede, und er legte Ballin drei Fragen vor, von deren Beantwortung er eine Aufklärung erwartete.

Hier sind Fragen und Antworten:

„Was ist über die gegenwärtige Geschäftslage der Gesellschaft mitzuteilen?"

„Stehen Ihre mehrfachen Reisen nach England in Verbindung mit etwa bevorstehenden großen Kombinationen?"

„Wie sehen Sie die Gefahr an, die nach viel verbreiteten Gerüchten von der Morgangruppe der deutschen Schiffahrt drohen soll?"

Und die Antworten Ballins:

„Es erscheint mir zweifellos, daß in Zeiten wie die gegenwärtigen die Börsenbewertung unserer Aktien viel weniger abhängig ist von der Lage unsers Unternehmens als von der allgemeinen Börsenlage. An der Börse entstehn denn auch die Gerüchte, deren Widerlegung Sie von mir wünschen. Ich bin dazu in diesem Falle gern bereit,

wenngleich ich dabei hervorheben möchte, daß nach meiner Ansicht der Verwaltung einer Gesellschaft wie der unsrigen im allgemeinen nicht zugemutet werden sollte, auf solche Gerüchte zu reagieren.

Daß das Geschäft gegenwärtig infolge der ungünstigen Lage des Frachtenmarktes, besonders in Nordamerika, viel zu wünschen übrig läßt, ist allgemein bekannt. Es kann aber meines Erachtens niemand überraschen, daß nach einer jahrelangen Hochkonjunktur auch wieder einmal ein Rückschlag eintritt. Die Hamburg-Amerika Linie hat in den letzten Jahren in richtiger Voraussicht solcher Störungen im nordatlantischen Verkehr nach den verschiedensten Richtungen des Weltalls ihre Verkehrsbeziehungen ausgedehnt; sie hat damit die Erfahrungen verwertet, die sie in den Jahren 1893 und 1894 zu machen gezwungen war, als sie, die damals fast ausschließlich vom nordamerikanischen Verkehr abhing, unter den Wirkungen der wirtschaftlichen Krisis in den Vereinigten Staaten schwer zu leiden hatte. Trotzdem bildet der Verkehr mit den Vereinigten Staaten sozusagen das Rückgrat für die Hamburg-Amerika Linie wie für den Norddeutschen Lloyd, und es muß ohne weiteres zugegeben werden, daß, wenn nicht der Personenverkehr auf unsern nordamerikanischen Linien ein so außerordentlich befriedigender wäre, der Ausfall, den wir gegenwärtig in den Frachteinnahmen erleiden, sich recht empfindlich bemerkbar machen müßte.

Man kann aber auch aus unerfreuenden Ereignissen unter Umständen Vorteil ziehen, und ich möchte glauben, daß die minder guten Resultate, mit denen alle am nordatlantischen Dienst beteiligten Dampfergesellschaften gegenwärtig zu rechnen haben, dazu führen werden, daß endlich eine Konkurrenz verständige Regelung findet, deren bisherige Aufrechterhaltung einen schweren Vorwurf bildet gegen die Leitungen der großen Transportgesellschaften.

Sehen Sie sich nur das Verzeichnis der Abfahrten der europäischen Postdampfer aus New York einmal an! Sie werden finden, daß selbst jetzt im November, wo der Personenverkehr sich schon auf das äußerste Maß beschränkt, es möglich ist, daß z. B. am Dienstag der Schnelldampfer Kaiser Wilhelm der Große des Norddeutschen Lloyds, am Mittwoch der Schnelldampfer New York der American-Line und der Schnelldampfer Oceanic der White-Star-Line, am Donnerstag der Schnelldampfer Deutschland der Hamburg-Amerika Linie, am Sonnabend der Schnelldampfer Lucania der Cunard-Linie, der Schnelldampfer La Touraine der französischen Gesellschaft und etwa noch ein Schnelldampfer des Lloyds nach Genua abgehn. Das wären in einer Woche sieben große Schnelldampfer, deren Rundreisekosten sich insgesamt auf zwei Millionen Mark belaufen. Und wenn Sie nun Gelegenheit hätten, die Passagierlisten dieser Schiffe anzusehen, so würden Sie finden, daß nicht der achte Teil des zur Ver-

fügung stehenden Raumes von dem sich ergebenden Verkehr in Anspruch genommen worden ist. Dazu treten nun weiter noch die Dampfer unserer P-Klasse, die Dampfer der Barbarossa- und der Rhein-Klasse des Norddeutschen Lloyds, die großen neuen Schiffe der Atlantic-Transport-Line, die Dampfer der Red-Star- und der Holland-Amerika-Linie, die gleichfalls um den Passagierverkehr der 1. und 2. Klasse in eifrigen Wettbewerb treten, und viele andere. Freilich verringert sich die Zahl der Schnelldampferabfahrten für einige Wintermonate, besonders nach Neujahr, wenn die Schiffe ihre alljährliche Überholung erfahren, immer aber bleibt das Mißverhältnis zwischen Angebot und Nachfrage ein schreiendes! Die in Betracht kommenden größern Gesellschaften, etwa sieben an der Zahl, könnten, ohne damit dem Verkehr auch nur die geringste Belästigung zu bereiten, nach meinen Berechnungen im Jahre mehr als 50 Millionen Mark sparen, wenn sie ihre Abfahrtslisten in gegenseitigem Einverständnis arrangierten und dem Verkehr außerhalb der Saison nicht zehnmal mehr Tonnage zur Verfügung stellten als er bedarf. Man braucht deshalb wahrlich noch nicht an Trustbildungen zu denken, wenn davon die Rede ist, mit solchem Unfug aufzuräumen! — Und das ist aus einer Reihe von großen Fragen nur eine einzige, die in Zeiten wie

die gegenwärtigen ihrer Lösung entgegengeführt werden sollten.

Warum das bisher nicht geschehn ist?

Darauf kann ich, da ich die Ehre gehabt habe, das Präsidium in den letzten bezüglichen internationalen Konferenzen zu führen, ohne Verletzung der Diskretion Ihnen nicht antworten. Wenn Sie aber meine Reise nach England mit der Anbahnung solcher Verhandlungen in Verbindung bringen, so kommen Sie jedenfalls der Wahrheit viel näher als jener Hintertreppenkollege von Ihnen, dessen Bericht mich in London einen Ausverkauf von Schiffen hat veranstalten lassen! Sagen will ich ferner — und damit komme ich auf die von Ihnen gestellte *Morgan-Frage* zu sprechen —, daß ich mir von dem Eintreten der amerikanischen Interessen in den nordatlantischen Reedereibetrieb gerade mit Bezug auf die Lösung dieser Fragen großen Vorteil verspreche. Wenn Mr. Morgan mehrere britische Dampferlinien unter seine Kontrolle bringt, so wird sich, wie ich hoffe, meine alte Erfahrung wieder bewähren, daß es viel leichter ist, mit großen, mächtigen Parteien zu paktieren als mit kleinen, schwachen Unternehmungen. *Mr. Morgan wird nicht daran denken, sich der Hamburg-Amerika Linie oder des Norddeutschen Lloyds bemächtigen zu wollen.* Trotzdem wollen aber die Gesellschaften den vielfach ausgesprochenen Befürchtungen Rechnung tragen, indem

sie ihren Aktionären demnächst vorschlagen werden, in die Statuten solche Bestimmungen aufzunehmen, die die Wahl von Persönlichkeiten, die nicht deutsche Reichsangehörige sind und im Deutschen Reich ihren Wohnsitz haben, in den Aufsichtsrat oder Vorstand der Gesellschaft unmöglich machen. Sie werden ferner durch entsprechende Abänderungsvorschläge Fürsorge treffen, daß nicht durch eine zufällige Majorität Beschlüsse gefaßt werden können, die auf den Charakter, die Nationalität und die ganze Geschäftsgebarung des Unternehmens einen im nationalen Sinne unerwünschten Einfluß haben.''

Die Anschauungen der englischen Schiffahrts-, Wirtschafts- und politischen Kreise über den Morgan-Trust dürften nicht übersehn werden. Denn Englands Interesse am Trust überwog das Deutschlands in manchen Hinsichten noch weitaus schon deshalb, weil Morgan den tatsächlichen Besitz verschiedener englischer Linien angetreten hatte.

Hier sind nun die englischen Nachrichten über das englisch-amerikanische Dampfersyndikat.

Die Veröffentlichung der White-Star-Line über das provisorische Abkommen, das zwischen englischen und amerikanischen Reedereien und der Firma J. P. Morgan am 4. Februar zwecks Bildung einer großen Dampfschiffahrtskombination geschlossen wurde, liegt im folgenden Wortlaute vor.

Die vertragschließenden Parteien sind: 1. Ismay, Imrie & Co. (White-Star); Richards, Mills & Co. (Dominion); 3. Peter A. B. Widener und Clement A. Griscom (American); 4. Bernard N. Baker (Atlantic); 5. J. P. Morgan & Co. Die einzelnen Paragraphen des Abkommens lauten nach der Times:

§ 1. Zweck und Gegenstand des Abkommens ist der am oder vor dem 31. Dezember 1902 durchzuführende Erwerb des nachstehend aufgeführten schwimmenden Materials und Geschäftsbesitzes durch eine Korporation, die unter der Leitung der Vorbesitzer unter Billigung seitens der Bankiers (Morgan & Co.) organisiert werden soll. Als Gegenleistung ist den Vorbesitzern oder deren Vertretern das gesamte Kapital der Korporation zuzuteilen, bestehend aus 120 Mill. Dollars, eingeteilt in 60 Millionen kumulative Vorzugsaktien, mit 6 Prozent verzinsbar (in gleicher Weise berechtigt und limitiert wie die Vorzugsaktien der United-States-Steel-Corporation), Zinsen halbjährlich zahlbar; aus 60 Mill. Dollar Stammaktien auf eine zehnprozentige Dividende beschränkt, insolange nachstehend angeführte Nebensicherheit oder ein Teil derselben ausstehend ist, und aus 50 Millionen Dollars Collateral-Trust-Obligationen (Nebensicherheit), mit $4^1/_2$ Prozent verzinsbar. Zinsen halbjährlich zahlbar. Einlösung in 20 Jahren. Der Korporation steht jedoch das Recht zu, diese Obligationen jederzeit nach 5 Jahren zu 105 Prozent zurückzuzahlen.

§ 2. Der Geschäftsbesitz, der durch die Korporation erworben werden soll, ist folgender:

I a. Siebenhundertfünfzig voll eingezahlte Eintausendpfund-Aktien der Oceanic-Steam-Navigation-Company, ansässig in Liverpool (genannt White-Star-Line), einschließlich aller von dieser Firma in Auftrag gegebenen Schiffe, aller Rechte, die auf die White-Star-Line lauten oder an die Flagge dieser Linie geknüpft sind.

I b. Die Geschäfte, die Dienste, der Vermögensbestand und die Liegenschaften der Firma, sowie die Beteiligung von Ismay, Imrie & Co. in London, Liverpool oder wo immer, soweit die Vorbesitzer sie verkaufen oder darüber verfügen können, endlich die Leitung der Oceanic-Steam-Navigation-Company. Ausgeschlossen sind von dem Erwerb durch die Korporation all die Besitzungen und Rechte, die in einem Spezialkontrakt zwischen den Vorbesitzern und den Bankiers erwähnt sind. In diesem Spezialkontrakt finden sich auch die näheren Bestimmungen über die Übergabetermine, die Bestimmungen über die laufenden Geschäfte und die Ausdehnung, in der sie von der Korporation übernommen werden sollen.

II a. Alle Aktien der British- and North-Atlantic-Steam-Navigation-Company (genannt Dominion-Line), einschließlich aller Aktien der Mississippi- and Dominion-Steamship-Company, aller in Auftrag gegebenen Schiffe

genannter Gesellschaften und aller Rechte, die an den Namen und die Flagge der Dominion-Line geknüpft sind.

II b. Die Geschäfte, Dienste und der Vermögensbestand der Firma Richards, Mills & Co. sowie ihrer Filialen, ihre Agenturen, Speditionen, Kommissionsbureaus usw., soweit sie mit den Geschäften der Dominion-Line und der „Mississippi and Dominion'' in Großbritannien oder sonstwo zusammenhängen. Ausgeschlossen von dem Erwerb sind die in den Spezialkontrakten oder in den durch dieses Abkommen nicht berührten Abmachungen erwähnten Geschäfte usw. (wie in I b).

III. Das Kapital, die Aktien und der sonstige Besitz sowie die Liegenschaften der International-Navigation-Company (American-Line), einschließlich der von ihr in Auftrag gegebenen Schiffe.

IV. Kapital, Aktien und sonstiger Besitz der Atlantic-Transport-Company von West-Virginia (Atlantic-Transport-Line), einschließlich der in Auftrag gegebenen Schiffe.

V. 118 463 Stammaktien und 58 703 Vorzugsaktien des Kapitals der Firma Frederick Leyland and Co. (Leyland-Line).

§ 3 bezieht sich auf Einzelheiten untergeordneter Art und die Arrangements mit den britischen Linien, die in der Hauptsache in Sonderkontrakten festgesetzt sind, die dem Hauptkontrakt angehängt werden.

§ 4 setzt den „relativen Wert der verschiedenen Erwerbsobjekte“ fest. Maßgebend für die Kapitalisierung waren die Reingewinne der verschiedenen Gesellschaften im Jahre 1900, die, mit zehn multipliziert, die Bewertung ergaben. Ausnahmen von dieser Regel sind wieder in den Sonderkontrakten festgesetzt.

§ 5 bezieht sich auf den Erwerbspreis und die Zahlungsbedingungen. Um ein Beispiel anzugeben, erhält die White-Star-Line 25 Prozent des Kaufpreises in bar, 75 Prozent in Vorzugsaktien zum Parikurs; sie wird mit einer Summe, die $37^1/_2$ Proz. des Gesamtkapitals in Stammaktien beträgt, in die Korporation hineingenommen.

§ 6 bezieht sich auf die Vergütung, die das Syndikat erhält, das gegründet worden ist, um die 50 Millionen Dollars in bar zu beschaffen. Es wird interessieren, daß dieses Syndikat nicht weniger als 77,5 Millionen Dollars aufgenommen hat, von denen 27,5 Millionen Dollars seinen Reingewinn darstellen.

An dem Syndikat können sich die Vorbesitzer beteiligen, um 50 Millionen Dollars Collateral-Trust Debentures, 25 Millionen Dollars Stammaktien und $2^1/_2$ Millionen Dollars Vorzugsaktien der Korporation gegen 50 Millionen Dollars bar käuflich zu erwerben. Mit andern Worten, das Syndikat garantiert den verkaufenden Gesellschaften die ihnen seitens der Korporation zustehende Kaufsumme

durch teilweise Übernehmung der von der Korporation ausgegebenen Aktien und Obligationen.

In England war die Stimmung dem Syndikat im ganzen nicht günstig, und das kam in den Stimmen der Presse stark zum Ausdruck. In erster Linie richtete sich die Mißstimmung gegen die englische Regierung.

Die englische Zeitung The Globe veröffentlichte am 29. April 1902 den folgenden ausführlichen Artikel über die durch den Schiffahrtsverband in England geschaffene Situation, der auf eine Revision der gesamten englischen Anschauungen über Schiffahrtspolitik herauskommt:

„Das transatlantische Schiffahrtssyndikat entschleiert sich vor der Öffentlichkeit immer mehr, und es ist klar, daß wir noch keineswegs das Ende der unser harrenden Überraschungen erreicht haben. Von dieser großen internationalen Bewegung können wir wirklich nicht sagen, daß sie uns um so mehr gefällt, je mehr wir sie betrachten, und ein Bündel von Anfragen im Unterhause legte gestern Zeugnis ab von dem Interesse, um nicht zu sagen von dem Unbehagen, das gewisse Seiten des Abkommens erweckten. Die Admiralität hat mit bemerkenswerter Promptheit eine Kommission eingesetzt, um die gesamte Frage der Dampfersubsidien für Kriegszwecke zu untersuchen und besonders zu prüfen, welche Änderungen in der jetzigen Form der Verträge und welche Erhöhung der gegenwärtigen Subsidienraten nötig ist, um den Über-

gang aller Schiffe, die Subsidien erhalten oder erhalten haben, an eine fremde Flagge ohne Zustimmung der Admiralität vertraglich auszuschließen.

Das heißt, den Ernst der Lage, die die Nation vollkommen überrascht hat, schnell erkennen, und wir hoffen, daß der Bericht so rasch erscheinen wird, als die Umstände es irgend gestatten. Aber die Tatsache, daß ein so schwer wiegendes Geschehnis die Regierung ebenso überraschen konnte wie das Publikum, kann kaum beruhigend wirken. Mr. Claude Lowther stellte in der letzten Nacht eine Frage im Unterhaus, die viele von uns schon selbst in den letzten Tagen gestellt haben: „ob die englischen Schiffahrtsgesellschaften in den neuen transatlantischen Schiffahrtsverband zu genau den gleichen Bedingungen eintreten wie die deutschen und amerikanischen Linien", — worauf der Vertreter der Admiralität im Unterhause ein Urteil über das Abkommen ablehnte, und der Präsident des Board of Trade antwortete, daß die Regierung „keine offizielle Information habe". Von neuem mit der Frage bestürmt, ob die Regierung „nicht irgendwelche Information über das beängstigende Geschehnis des Schiffahrtsverbandes erhalten habe", begnügte sich Mr. Gerald Balfour mit der Wiederholung seiner frühern Antwort. Und wir entnehmen daraus die sehr fatale Kunde, daß die Regierung der ersten Handelsnation der Welt die mit den größten Umwälzungen verbundene, weitestreichende

Verbandsbildung unserer Zeit auf dem Gebiete des Handels zustande kommen ließ, ohne daß sie vorher eine warnende Mitteilung erhielt oder irgendwelche weitere Einzelheiten als die von der Presse gelieferten.

Das Eingeständnis mangelnder Kenntnis von hoher Stelle muß unbedingt die Forderung nach einem besondern Minister und Reichsamt für Handel dringlich machen, die sich kürzlich schon mannigfach hören ließ. Die britische Doktrin, daß jede Einmengung oder Fürsorge der Regierung für den nationalen Handel nicht nur unrecht, sondern auch von bösen Folgen und verderblich sei, ist in den Anfängen des vorigen Jahrhunderts festgelegt und von Buckle in populäre Form gebracht worden. Es wurde gesagt, daß unser Handel und unser Kolonialreich durch die Tätigkeit kühner Privatleute und unternehmender Kaufleute groß geworden sei und daß die frühern protektionistischen Schiffahrtsgesetze uns den Verlust der nordamerikanischen Kolonien eingetragen hätten. Spanien, Holland, Frankreich werden als Beispiele von Nationen genannt, die nacheinander ihren Handel und ihre Überlegenheit zur See verloren hätten, als die Regierung die private Initiative erwürgte und den Handel in die von ihr selbst geschaffenen engen Kanäle zwang. Die Doktrinäre beharrten bei dieser Meinung, ohne je zu prüfen, ob diese historischen Schädigungen nicht vielfach andere Ursachen hätten und mehr der verkehrten Anwendung eines Prinzips

als dem Prinzip selbst zuzuschreiben seien. Der Grundsatz des laissez faire siegte auf der ganzen Linie, und jeder Versuch von seiten der Behörden, den Gang des Handels zu regeln oder zu beeinflussen, wurde als Protektionismus gebrandmarkt und abgewiesen.

Erst ganz allmählich haben wir zu begreifen angefangen, daß wir in allen praktischen Fragen des Handels jetzt, unsern Vätern gegenüber, in einer ganz neuen Welt leben. Wir brauchen nur nach Deutschland zu sehn, um zu erkennen, was in weniger als einem Menschenalter durch eine klarblickende Regierung und ihre kräftige Unterstützung und Teilnahme geschaffen werden kann. Das Auftreten der Vereinigten Staaten als eine Welthandelsmacht ist gleich den Wassern einer Springflut über uns gekommen. Überall sehn wir uns gigantischen Kräften gegenübergestellt, die unsere gemächliche Stubenphilosophie vor 50 Jahren nicht einmal geahnt hat. Seite an Seite mit der umfassenden Betätigung des Staats als Organisator und Helfer der Handelsentwicklung steht die Anhäufung kolossaler privater Kapitalien in einzelnen Händen.

Die Ereignisse, denen wir uns jetzt gegenübergestellt sehen, finden uns tatsächlich waffenlos. Unsere Handelsmethoden und Einrichtungen, die Organisation unserer dem Handel dienenden Behörden datieren aus einer Zeit, als wir ein Weltmonopol für Industrie und Handel hatten.

Wenn wir uns der neuen Lage nicht anpassen und uns in die neuen Methoden kommerzieller Kriegführung nicht finden, dann können wir eines Tages von unserer Höhe sinken, wie Spanien vor uns. Stillstand ist Rückschritt. Ein der Industrie einmal verlorener Markt ist für immer dahin. Die Zeit ist vorbei, wo die Nation sich dabei beruhigen könnte, daß das Board of Trade keine „offiziellen" Mitteilungen über Angelegenheiten von vitaler Wichtigkeit für unsere Nation hat. Der Handel des Landes verlangt ebensowohl wie das Kriegsministerium und die Admiralität einen Geheimdienst und ein Nachrichtenbureau. Die Worte des Prinzen von Wales im Mansion House: „Wach auf England!" haben durch die Antwort von Gerald Balfour eine neue Begründung gefunden."

Was die geschäftlichen Beweggründe der englischen Reeder anlangt, so gab darüber die Rede des Abgeordneten und Reeders Mr. Rea (Gloucester) im englischen Unterhause vom 1. Mai 1902 Aufschluß. Mr. Rea führte nach dem Parlamentsberichte der Times etwa folgendes aus:

„Der wahre Zweck dieser Kombination war, die Kontrolle über die Frachtlinien zu erhalten. Das war von vitalem Interesse für die Amerikaner, die den Verband vorgeschlagen haben. Die größten Frachtlinien wurden hauptsächlich berührt. Die White-Star-Frachtdampfer beispielsweise fahren zehn- oder zwölfmal soviel Fracht als ein Cunard-Dampfer. Der Lebensnerv der englischen

Frachtlinien auf dem nordatlantischen Ozean war die Möglichkeit, die großen Massenprodukte Amerikas und das Vieh der westlichen Staaten nach Europa zu bringen. Diese enormen Warenmengen wurden von etwa fünf großen Bahnsystemen kontrolliert, die sie aus den westlichen Staaten zuführten. Demgegenüber war der Dampfschiffsverkehr, der diese Massen von der Küste nach England führen sollte, nicht auf gleicher Höhe: hier sehn wir Mangel an Organisation, enorme Kosten und Verzögerung. Dampfer warteten auf Ladungen, Ladungen auf Dampfer, zuweilen einen ganzen Monat lang. Die Dampfer hatten ihre eigenen Endstationen je nach ihren Eigentümern, ihre Endstationen waren nicht die der Eisenbahngesellschaften, und sie wollten ihre Dampfer nach keinen andern als den einmal bestimmten Häfen senden. Dieser Zustand wurde unerträglich, und die Hauptlinien haben sich nun zu dem jetzt vorliegenden großen Concern dem Publikum gegenüber verbunden. Sie werden einheitlich verwaltet und bilden den mächtigsten und reichsten Handelsverband der Welt. Man konnte nicht erwarten, daß ein solcher Verband sich zu der Fortführung des alten Systems verstehn würde, und es erschien notwendig, daß nunmehr der Warenverkehr planmäßig geleitet und die Dampfer in die Häfen geschickt würden, wo sie nötig sind. Nachdem die Eisenbahngesellschaften den Überlandverkehr organisiert und vereinheitlicht hatten, mußten sie ganz natur-

gemäß wünschen, dasselbe hinsichtlich des Seeverkehrs zu tun. Es war also in der Tat die Kernfrage des Frachtverkehrs, die entweder durch Zusammenarbeit oder durch Wettbewerb gelöst werden mußte. Mit Freude ist es zu begrüßen, daß der Modus des Zusammengehens gewählt wurde. Die Wahl, die den englischen Dampfschiffahrtsgesellschaften gelassen wurde, war entweder eine vortreffliche Position beim Zusammenarbeiten oder die Vernichtung. Wenn unsere Gesellschaften den Konkurrenzkampf gewählt hätten, was würden dann ihre Chancen gewesen sein? Alle Trümpfe waren in den Händen ihrer Gegner. Vier Fünftel aller Frachteinnahmen auf dem Nordatlantic kommen von der andern Seite und stehn ganz unter der Disposition der Eisenbahngesellschaften. Außerdem sind drei Viertel der Passagiere erster Klasse Amerikaner, die natürlich der eigenen Flagge den Vorzug geben würden. Dazu kommt noch, daß mehr als die Hälfte der Auswandererfahrkarten von amerikanischem Geld drüben bezahlt wird. Aus diesen Gründen haben die Eigentümer der Reedereibetriebe das bessere Teil erwählt und keineswegs unpatriotisch gehandelt. Die Frage ist, ob hier ein Bündnis oder ein Aufkauf, Zusammenarbeiten oder Annektierung vorliegt. Tatsächlich ist es ein Zusammenarbeiten. Das Kapital wurde in fast gleichen Teilen durch die beiden

Nationen übernommen. Man sagt, daß der britische Anteil zu dem amerikanischen gegenwärtig wie 4 : 5 steht, aber damit ist keineswegs ausgesprochen, daß die Briten nicht die Mehrheit der Anteilscheine erhalten können. Wann hätten wir uns jemals der Anlage fremden Kapitals in England oder in britischen Unternehmungen widersetzt? Solch ein Widerstand wäre auch seltsam bei einer Nation, die selbst weitaus die größten fremden Kapitalsanlagen in aller Welt stehn hat. Selbst jetzt haben wir noch unvergleichlich größere Anlagen in Amerika, als Anlagen amerikanischen Kapitals in unserm Lande vorhanden sind, diese neuen Anlagen, die einen so sensationellen Charakter tragen und von denen so viel die Rede ist, schon eingeschlossen. Es muß ja jeder, der die Frage von großen Gesichtspunkten ansieht, zugestehn, daß es eine Bestimmung der amerikanischen Nation ist, ein Schiffahrtsvolk zu werden. Wir müssen doch einsehn, daß eine Nation mit dem Reichtum und den Häfen und den Küsten der Vereinigten Staaten ein Schifffahrtsvolk werden muß. Darin liegt keine böse Absicht, die britische Flagge vom Ozean oder auch nur vom Atlantischen Ozean zu vertreiben.

Es ist die Frage aufgeworfen worden, was unter den neuen Bedingungen im Kriegsfalle geschehen würde. Wenn

wir mit einer europäischen Macht in Krieg gerieten, so würde die Nahrungsmittelzufuhr für uns auf dem Atlantischen Ozean gesichert sein, soweit sie unter amerikanischer Flagge erfolgt. Wenn wir mit Amerika Krieg führten, wäre es ganz gleichgültig, unter welcher Flagge unsere Schiffe fahren könnten; denn sie würden überhaupt nicht fahren, sie würden vollständig in ihren Häfen festgelegt sein. Diese Riesendampfer wurden nur für die bedeutendsten Handelsbeziehungen gebaut, und im Sturm und Drang eines solchen Krieges könnte für sie kein anderer passender Verkehr organisiert werden. Es ist aber klar, daß momentan der Wechsel der Flagge gar nicht in Betracht gezogen wird. Amerika war niemals der Übernahme in England erbauter Schiffe unter seine Flagge so abgeneigt wie jetzt. In dieser Hinsicht war die Schiffahrtssubventionsvorlage vom Senat strikt begrenzt. Die Schiffahrtsinteressenten in Amerika beklagen es, daß dieses Syndikat die Subsidienvorlage beseitigt hat.

Auch zu Befürchtungen hinsichtlich eines Steigens der Frachten liegt kein triftiger Grund vor. Übermäßige Frachtraten würden der Absicht des Syndikats entgegen sein, weil dadurch das ganze amerikanische Eisenbahninteresse geschädigt würde. Die Wirkung der Kombination wird wahrscheinlich dahin gehn, zu verhindern, daß

die Frachtraten auf ein unrentables Niveau fallen; aber sobald sie sich über einen gewissen Stand heben würden, würde das Sicherheitsventil der in wilder Fahrt laufenden Dampfer in Wirkung treten."

Man sieht, welche Vorteile die Interessenten in England von dem Trust erwarten. Die Engländer haben sich entschlossen, diese Vorteile durch den Eintritt in das Syndikat zu suchen, während die Deutschen durch Abmachungen mit dem Syndikat sich von vornherein sicherten. Mag jener Modus in England zweckmäßig erscheinen, so war für Deutschland zweifellos der andere Weg vorzuziehen.

Durch die Veröffentlichung der Einzelheiten des Vertrags treten die rein geschäftlichen Gesichtspunkte in den Vordergrund. Daß geschäftliche Interessen der ganzen Abmachung zugrunde liegen, zeigt die neue Meldung der New York Evening Post über die Unterbringung des Kapitals der Kombination. Das Blatt will zuverlässige Informationen haben, daß die großen amerikanischen Eisenbahngesellschaften, deren Lebensinteresse mit dem Schiffahrtstrust zusammenfällt, eventuell die hauptsächlichsten Besitzer sein werden. Ihr Zweck sei, mit Hilfe der Ozeanlinien ihre Transportsysteme rentabler zu machen und einheitliche Raten von den Hauptplätzen des Innern bis zu den großen europäischen Handelszentren festzustellen.

Es heißt, daß verschiedene Bahngesellschaften bei der Finanzierung des Syndikats beteiligt seien. Die Pennsylvaniabahn, die New York-Zentralbahn, die Erie and Reading, die Baltimore and Ohio werden genannt. Doch ist die Beteiligung nicht bei allen sicher. Außerdem sind nach dem gleichen Bericht beteiligt die drei leitenden Versicherungsgesellschaften in New York und Mr. Rockefeller, der dort entweder seine eigenen Interessen oder die der Standard-Oil-Cy. vertritt. Diese Gruppen übernehmen mit vielleicht einem oder zwei andern Verbänden nahezu die Gesamtheit der in New York gezeichneten $ 30 000 000.

Die Western Morning News meinte, die mitgeteilten Einzelheiten über das englisch-amerikanische Abkommen hätten in der Sache ergeben, daß drei der besten englischen Linien den Amerikanern verkauft seien und daß das Morgan-Syndikat jetzt vier britische Linien beherrsche. Die pessimistischen Erwartungen seien vollkommen bestätigt worden, und es sei bedauerlich, daß bei dieser Sachlage von einigen an dem Geschäft Beteiligten die Tatsache des Verkaufs bestritten worden sei. Das Verbleiben unter englischer Flagge sei Sand für die Augen des Publikums; sobald es den neuen Besitzern gefiele, das veraltete amerikanische Schiffahrtsgesetz zu beseitigen, wären die Linien auch formell amerikanisch. Gegenwärtig stände dem Übergange nur noch die Gesetzesbestimmung in Amerika

entgegen, daß nur in Amerika gebaute Schiffe die amerikanische Flagge führen dürften. Es sei noch sehr die Frage, ob es für England Zweck habe, die verkauften Schiffe unter britischer Flagge festzuhalten, oder ob es besser sei, die tatsächlichen Verhältnisse durch einen Flaggenwechsel klar auszudrücken. Anderseits heißt es in Darlegungen für den Trust, daß sehr leicht die Mehrheit der Aktien auch mal wieder nach England kommen könne.

Die Veröffentlichung des Wortlauts habe insofern keine Neuerung gebracht, als es lediglich die allerschlimmsten Befürchtungen über die Schädigung der Handelsflotte bestätigt habe. Der einzige wirklich neue Schmerz sei das Abkommen mit Harland & Wolff, das die größte englische Werft verpflichtet, nur für die amerikanischen und deutschen Wettbewerber Englands Schiffe zu bauen. „Natürlich wird befürchtet, daß die Amerikaner jetzt England wirtschaftlich völlig zu ihrer Domäne machen wollen. Das scheint zwar übertrieben, aber Mr. Morgan und seine Leute brauchen den Ozean offenbar für Handelszwecke und England als einen Markt für amerikanische Waren. Nur dadurch können sie den eben abgeschlossenen Handel nutzbar zu machen hoffen, denn sie haben für ihre neuen Schiffe sehr hohe Preise bezahlt.“

Das Blatt meinte ferner, daß der Schiffahrtstrust ohne Zweifel die öffentliche Aufmerksamkeit für lange Zeit fesseln würde, und man müsse im Ernst daran denken, wie sich Eng-

land schützen könne. Denn die Amerikaner täten jetzt nur das gleiche, was England früher mit Riesenerfolg und großem Nutzen geübt hätte. Früher war Amerika von England finanziert, und seine größten Unternehmungen waren in englischen Händen. Jetzt seien die Amerikaner reich geworden und drohten, das heimzuzahlen. Das sei den Engländern jetzt so unangenehm wie früher den Amerikanern, und sie würden es den Amerikanern nachtun müssen, um zu halten, was sie hätten, und wiederzugewinnen, was verloren sei.

In mehreren Blättern wurde behauptet, daß in England eine entschiedene Kampfstimmung aufkäme, um der Kombination den Vorrang streitig zu machen. Zwar seien die Amerikaner durch ihre Verbindung mit den großen Bahnen im Vorteil, aber die Engländer brauchten den Kampf deshalb nicht aufzugeben. Sie müßten nur um so energischer fechten, da die Chancen gegen sie wären. Es heißt, der Kampf direkt um die Frachten von den Vereinigten Staaten sei schwer zu führen, aber man müsse das Gebiet des Trustes umgehn. Ein in England bei dieser Gelegenheit viel ventilierter Plan scheint der zu sein, einen neuen Schnelldampferdienst zwischen England und Kanada zu organisieren, der die größten Firmen außerhalb des Trustes umfasse und der von der Regierung reichliche Subsidien für seine als Hilfskreuzer gebauten Schiffe erhielte.

Andere Zeitungen sahn freilich die Aussichten eines Kampfes noch trüber an. 4% der englischen Schiffahrt, darunter mehrere der schnellsten Dampfer, seien verkauft, das Schicksal der andern atlantischen Linien unsicher. Wahrscheinlich würden sie entweder in den Trust hineingezwungen oder vom Atlantischen Ozean verdrängt werden. Die Verschließung der Werft von Harland & Wolff für die Aufträge auch der britischen Kriegsflotte, die man nach den Abmachungen argwöhnen müsse, erachten manche Blätter für einen bedenklichen politischen Nachteil, obschon gerade diese Werft gar keine Kriegsschiffe baute. Die Art, wie die Nation das Abkommen aufnehme, würde ein Prüfstein für ihre Tüchtigkeit sein. Jetzt gälte es vor allem, die Schiffsverbindungen mit den Kolonien zu sichern und zu verbessern, die als ein Teil der britischen Reichsverwaltung anzusehen seien.

Ein Trost war es den Financial Times, daß weder die Cunard-Line noch die Red-Star in dem Wortlaut der Kombination genannt ist. Das Fernbleiben der Cunard-Line verbürge die Möglichkeit englischen Widerstandes; der Ausschluß der Red-Star, die von der Pennsylvaniabahn abhängig sei, zeige, daß der Trust auch drüben nicht alle Bahnen beherrsche und nicht über alle Frachten zu disponieren habe. Die ganze Eisenbahnmacht der Vanderbilts schiene sich von dem Trust unabhängig zu halten. Somit blieben die von den meisten Bahnen beförderten amerikanischen

Güter dem freien Wettbewerb der Dampferlinien offen. — Dieser Trost steht freilich auf schwachen Füßen. Denn die Red-Star-Line gehört den nämlichen Besitzern wie die hervorragend beteiligte American-Line.

Über die Stellung der Cunard-Line wurden die widerstreitendsten Nachrichten veröffentlicht. Nach den einen stand ihr Beitritt zum Verbande unmittelbar bevor. Nach den andern wollte sie unabhängig bleiben und der Kern des englischen Widerstandes gegen das Syndikat werden.

Freude über das Abkommen herrschte bei den britischen Aktionären, die für ihren Besitz sehr gute Bezahlung erhielten, und in Belfast, wo man eine glänzende Entwicklung der Werft von Harland & Wolff erwartete. In Liverpool galt der Kaufpreis der White-Star für ganz außerordentlich hoch und günstig. In Schottland behaupteten die Schiffbauer, sie könnten sehr wohl den Bedarf der englischen Kriegs- und Handelsmarine an neuen Schiffen auch ohne Harland & Wolff decken, und sie schienen die Beseitigung dieser Konkurrenz als sehr vorteilhaft zu empfinden.

Im ganzen mußte man sagen, daß das jetzt veröffentlichte „agreement" Morgans mit den englischen Linien in der englischen Presse auf den ersten Blick eine recht unfreundliche Aufnahme gefunden hat.

England fühlte sich deprimiert, daß es in der großen Organisation des atlantischen Schiffsverkehrs nicht die erste Rolle spielte. Von den Tröstungen, daß mit dem

Verkauf die englischen Reeder, mit dem Abkommen die größte englische Werft, mit der Organisation des Verkehrs alle Beteiligten ein glänzendes Geschäft machten, wollte Britannia nichts hören. Sie klagte, daß bei dieser Fahrt der Patriotismus ihres Landes sich mit einem Rücksitz begnügen müsse, während in Deutschland die Regierung und ihre Interessen stolz im Fond säßen. Außer den politischen priesen auch die militärischen Blätter Englands die vorteilhaften Abmachungen der deutschen Gesellschaften.

Das war das Amüsante daran.

England pries Deutschland, Deutschland England glücklich. — Wer hatte recht?

Darauf haben die 8 Jahre Trust die Antwort bereits gegeben. Und die Antwort desavouierte die Pessimisten dies- und jenseits des Kanals.

* * *

Auf drei Gebieten ist das politische Wirken Albert Ballins genau zu verfolgen.

Wie steht er zur Politik des Tages, wie zur offiziellen Wirtschaftspolitik und wie zur Sozialpolitik?

Zu allen drei Fragen lassen sich soweit erschöpfende Antworten geben, als sie aus öffentlichen Reden und Taten abgeleitet werden können.

Es darf niemals vergessen werden, daß Albert Ballin ein Kind der Hansa ist.

Die hohen politischen Wogen, die das Reichsschiff keinen geraden Kurs steuern lassen, umbranden die Republik Hamburg höchstens. Das preußische dieser hohen Politik kennt man in Hamburg überhaupt nicht — oder man umfreit diese Bekanntschaft nicht.

Eine Rede Ballins vom 27. Januar 1907 läßt seine politischen Anschauungen erkennen.

Es war zwei Tage nach der Reichstagswahl.

Die politische Erregung war durch das Ventil der Wahl etwas abgeströmt und die kochende Volksseele begann sich wieder abzukühlen. Die alte und immer aktuelle Frage, ob das Parlament die wirkliche Vertretung des Volkswillens und die rechte Körperschaft sei, die Nöten und Notwendigkeiten des Volkes zu erkennen — und heilen und erfüllen zu können, konnte bis auf weiters wieder dem theoretischen Streite überantwortet werden.

Da war es wie ein Erwachen, was sich in Ballins Rede kundgab.

Dieser Lauheit gegenüber der Politik, die in Hamburg herrschte und die soviel mitverschuldete, daß vieles ging, wie es eben gehn mochte — gar zu sehr nach dem Herzen des großen Bruders Preußen, dieser Lauheit wurde das Urteil gesprochen.

„Allgemeines, gleiches, geheimes und direktes Wahlrecht?

Von allen Kombinationen, die der deutschen Reichseinheit das buntscheckige Gesicht geben, ists sicher die beste.

Ob die beste an sich?

Darüber läßt sich streiten.

Der deutsche Kaiser und der deutsche Reichstag sind an einem Tage geboren, hat Rudolf v. Bennigsen einstmal gesagt.

So dürfen wir wohl an des Kaisers Geburtstag auch des Reichstags gedenken, zumal wir erst vor zwei Tagen einen neuen Reichstag zu wählen hatten.

Was wir aber, trotz der zu erhoffenden Erfolge, noch beklagen müssen, das ist, daß auch der neue Reichstag, ebenso wie der alte und dessen Vorgänger, seit geraumer Zeit berufene und sachverständige Männer aus den Kreisen von Industrie, Handel und Schiffahrt nur in verschwindender Anzahl aufzuweisen haben wird.

Je stärker und je machtvoller die wirtschaftliche und soziale Entwicklung Deutschlands gerade in diesen Erwerbsgebieten wurzelt, desto schmerzlicher wird sich der Mangel an kenntnisreichen und erfahrenen Führern der Industrie, der Bankwelt, der Seefahrt, des Handels und Verkehrs im Reichstag geltend machen.

Die heimische Landwirtschaft ist in der glücklichen Lage, sehr zahlreiche und einflußreiche Vertreter in den Reichstag zu entsenden. Wir von der Schiffahrt haben keinen einzigen Vertreter dort, und die Reichstagsabgeordneten aus der Großindustrie, der Hochfinanz und dem Handel können in einem einzigen Wagen nach Hause fahren.

Gewiß tragen wir zum Teil hieran selbst die Schuld. Wir waren alle durch unsern Beruf, durch die Überfülle von Arbeiten und Aufgaben so in Anspruch genommen, daß wir für die Übernahme und gewissenhafte Ausübung eines parlamentarischen Mandats keine Zeit hatten. Die Erfüllung unserer eigenen Pflichten, mit der wir zugleich der Volkswirtschaft, dem Wohlstande und der Kräftigung des Reiches dienten, hielt uns vom politischen Leben fern. Aber selbst wenn wir gewollt hätten, würden wir das Ziel doch nur in geringer Zahl erreicht haben! Industrie, Handel und Verkehr müssen naturgemäß ihren Sitz in den Bevölkerungszentren des Landes haben, und hier herrschen — wir wissen das am besten in Hamburg — bei den Reichstagswahlen „die Massen". Sie erdrücken mit ihren Stimmzetteln die Kreise des Bürgertums, dem die Unternehmer und die Arbeitgeber angehören. Wohl entsenden jene Massen neben zahlreichen Literaten, Rechtsanwälten, Redakteuren, Parteibeamten, Wirten usw. auch einige Arbeiter und Handwerker in den Reichstag. Aber sind diese denn die berufenen und sachverständigen Vertreter der weltumspannenden gewaltigen Interessen, die heute für Deutschland in Handel und Industrie verkörpert sind? Diese Fragen stellen, heißt sie verneinen!

Gewiß bilden Wohl und Wehe der Arbeiter einen hochwichtigen Teil des Gebietes, auf dem wir tätig sind. Aber doch nur einen Teil. „Ohne Profit raucht kein Schornstein"

hat selbst Herr Bebel einmal bekannt. Und die Unternehmer und Arbeitgeber sind es doch, die dafür zu sorgen haben, daß die Schornsteine rauchen können. Damit schaffen wir den Arbeitern Brot und stärken das Reich, das die für seine Wehrmacht und seine Kultur nötigen großen Geldmittel ganz überwiegend aus der Industrie und dem Handel ziehen muß.

Es ist deshalb sicher kein unbescheidenes Verlangen, daß wir Unternehmer auch ein Wort mitreden möchten, wenn die Reichsgesetzgebung unsere Lebensinteressen und unsere Berufsinteressen (ich nenne nur die Zoll- und Handelspolitik, die Verkehrsverhältnisse, die Steuerfragen, die Sozialpolitik, die kolonialen Angelegenheiten) regelt. Und bei aller Bescheidenheit meinen wir auch, daß unsere Kenntnisse und Erfahrungen solchen Beratungen und Beschlüssen wohl zugute kämen.

Ja — es liegt im Reichsinteresse, also auch im Interesse des ganzen deutschen Volkes, daß Gewerbe, Handel, Bankwesen, Schiffahrt, Verkehr, Bergbau, Großindustrie usw. eine stärkere und bessere Vertretung im Reichstag finden. Der Reichstag ist die Vertretung des Volkes und zum Volke gehören auch wir Unternehmer und Arbeitgeber, deren Händen ein so großes Gebiet der Nationalwirtschaft und Nationalwohlfahrt anvertraut ist.

Ein Volk besteht aber doch nicht in erster Linie aus Parteien, sondern seine Kraft und sein Schicksal ruht in

den schaffenden Berufsständen. Und wenn auch durch die Massen die Führer der größten, wichtigsten und zahlreichsten Berufsstände von der Volksvertretung ferngehalten werden, dann sollte dieser, dem Reiche und dem Volke schädliche Mangel, diese klaffende Lücke auf andere Weise ausgefüllt werden.

Nicht durch Änderung des Wahlrechts, wie manche meinen, sondern durch eine Ergänzung in der Form berufsständischer Angliederung von Vertretern der großen Erwerbsgebiete, also hier der Industrie und des Handels in all ihren Verzweigungen.

Der Gedanke ist nicht neu; Fürst Bismarck hat wiederholt von der Notwendigkeit einer Anlehnung an die berufsständische Gliederung gesprochen. Und in manchen Staaten werden den aus freier Wahl hervorgegangenen Abgeordneten berufene Vertreter der großen Berufsstände in den Kammern zugesellt.

Sollte es so ganz undenkbar sein, auch im deutschen Reichstag solche notwendige Ergänzung zu schaffen?"

Aber alle wertvollen Anregungen und Wünsche in dieser Rede können heute und in absehbarer Zeit doch keine Erfüllung finden. Und wenn selbst alle wissenschaftlichen, wirtschaftlichen, künstlerischen und werktätigen Berufe nur die Blüte ihrer Klassen in den Reichstag schicken, so würde auch nichts erreicht werden.

Der Reichstag hatte und hat fortgesetzt leider nix tau seggen!

Er ist nicht der Gesetzgeber, höchstens der Gesetzesmacher.

In der Öffentlichkeit wurde die Rede von den Kreisen angegriffen, an die Ballin sicherlich dachte, und von den Kreisen akzeptiert, deren Arbeit zu besorgen gewiß nicht sein Wunsch und Wille war.

Heute, wo die Partei alles ist und neben ihr nur Eigenbrödelei höchstens vegetieren kann, heute darf und soll gegen das relativ allerbeste Wahlrecht nichts gesagt und nichts unternommen werden.

Die Wählerstimme ist auch ein gutes Ventil.

* * *

Als im Jahre 1907 (Oktober) der deutsche Bankiertag in Hamburg seine Beratungen abhielt, um zur Börsengesetzgebung Stellung zu nehmen, da sprach Albert Ballin auf einem dem „Börsentage" gewidmeten Feste über Schifffahrt und Börse.

Diese Ausführungen, zu den vorigen getan, helfen auch den Politiker Ballin erkennen.

„Die Schiffahrt, meine sehr geehrten Herren, ist wohl eines der eigenartigsten und ausdruckvollsten Gebiete hanseatischen Wirkens, und wenn die leider nur so kurz

bemessene Zeit, die Sie uns widmen können, dazu beiträgt, Ihnen ein erhöhtes Interesse für unsere Aufgaben einzuflößen, so würden wir das freudig begrüßen.

Jeder, der an der Leitung einer Erwerbsgesellschaft beteiligt ist, weiß die große und fruchtbare Arbeit vollauf zu schätzen, die der deutsche Bankierstand für die Förderung der Unternehmungslust auf allen Gebieten nationaler Arbeit, für die Erweckung schlummernder Kräfte unseres Wirtschaftslebens, kurzum für den großen und glänzenden materiellen Aufschwung des deutschen Vaterlandes geleistet hat.

Wir wissen weiter, daß da, wo die Erwerbstätigkeit sich in die Form der Aktiengesellschaft gekleidet hat, die Börse und der Bankierstand die berufenen Vermittler sind zwischen Kapital und Arbeit, und weil wir das wissen, deshalb ergreife ich mit Freuden diese Gelegenheit, um Ihnen Dank zu sagen für die Förderung, welche Deutschlands Weltschiffahrt durch Sie erfuhr.

Deutschlands Weltschiffahrt! Es ist noch nicht lange Zeit, daß wir uns einer regen Teilnahme an dem heißen Wettbewerbe rühmen können, der sich zwischen den schifffahrttreibenden Nationen auf dem Weltmeer vollzieht. Professor Thieß erinnerte in seinem Vortrage daran, daß im Jahre 1790, als der französischen Nationalversammlung der Titel einer ihr gewidmeten Broschüre verlesen wurde „Über die Schiffahrt — von einem Deutschen", die ganze

Versammlung in schallendes Gelächter ausbrach; so komisch erschien es damals, daß ein Deutscher über Schiffahrt mitreden wollte.

Das sind 117 Jahre her, eine längst vergangene Zeit! Aber noch im Jahre 1861, als man in Preußen schon eine Kriegsmarine organisierte und die atlantische Schiffahrt von Bremen und Hamburg schon einen lebhaften Aufschwung nahm, da schrieb noch die Morning Post, das Organ des damaligen englischen Premierministers Lord Palmerston: Die Deutschen mögen den Boden pflügen, mit den Wolken segeln und Luftschlösser bauen, aber nie, seit Anfang aller Zeiten, hatten sie das Genie, das Weltmeer zu durchqueren oder auch nur schmale Gewässer zu befahren. — Das war 1861, und 10 Jahre später hatten wir, von Meisterhand gezimmert, ein einiges Deutsches Reich, und weitere 20 Jahre später, da hatte das junge Deutschland auf dem Gebiete der Weltschiffahrt alle anderen Länder überflügelt und war der großen englischen Schiffahrt gefürchtetster Rivale geworden.

Das war ein Erfolg, in heißer Arbeit errungen, und der täglich in heißer Arbeit verteidigt werden muß. Hat doch selbst England, um diesen Erfolg zu schmälern, den alten, bewährten Grundsatz vom freien Spiel der Kräfte, dem es seine glänzende wirtschaftliche Entwicklung verdankt, verlassen und die reich vergoldete Hand einer einzelnen Gesellschaft gereicht, nur um sie in die Lage zu setzen,

zwei Schiffe zu erbauen, die die deutschen Schnelldampfer um ein Geringes überbieten sollen. Und überall, auch in den wirtschaftlich schwachen Ländern, macht das Bestreben sich geltend, aus der Tasche der Steuerzahler eine Schiffahrt künstlich groß zu ziehen; man vergißt, daß solche Treibhauspflanzen in der scharfen Zugluft des freien Wettbewerbs nie gedeihen können, und es ist zu hoffen, daß schließlich, wie in der Frage der Zuckerprämien, man durch eine internationale Vereinbarung dieser ungesunden Politik ein Ende macht!

Was die deutsche Schiffahrt neben dem Vertrauen und dem Interesse der Nation braucht, ist Licht und Luft, ist Bewegungsfreiheit, ist aber auch der Rückhalt an einer starken, gesunden und wirksamen Börse.

Das sind die Subsidien, die uns wie allen andern Zweigen der deutschen Industrie bitter not tun, das sind die Subsidien, die wir von unserer Regierung und unserm Reichstage erbitten und erwarten dürfen."

Als die Frage der Schiffahrtsabgaben auftauchte und im Parlament als ein günstiges Kompensationsobjekt von Partei wegen behandelt wurde, da war es vor allem wieder Albert Ballin, der als erster Fachmann den Geheimräten deutlich und klar den Text las.

Was hätte selbst ein Reichstag, der nach den Ideen Ballins gewählt und berufen worden wäre, noch anders tun können?

Die Vorlage ablehnen?

Die Regierung hat zuzeiten eine unsagbare Geduld, und sie kann warten, bis die Parteien ohne ein Handelsobjekt nicht mehr aus noch ein wissen.

In solcher Zeit wäre die Vorlage doch wieder erschienen — und angenommen worden.

Die Abhandlung Ballins und die ihr folgenden Erörterungen lasse ich hier nun folgen:

Schiffahrtsabgaben.

„Die Notwendigkeit, in unablässig wachsendem Maße Absatz für unsere Erzeugnisse, also Arbeit für unsere Bevölkerung am Weltmarkte zu finden, macht es uns zur Pflicht, alle Verkehrsfragen, auch die innerdeutschen, unter dem Gesichtspunkte zu betrachten, wie wir sie der Lösung jener Aufgabe dienstbar machen können. Daraus ergibt sich für die deutschen Seestädte die Notwendigkeit, sich in tatkräftigster Weise auch mit einer so wichtigen Verkehrsfrage, wie es die Einführung von Schiffahrtsabgaben auf den deutschen Strömen ist, zu beschäftigen. Um so mehr, da in unserer verkehrsfeindlichen Zeit unleugbar die Gefahr besteht, daß auch diese Frage nicht so entschieden wird, wie es den Interessen von Industrie, Handel und Schiffahrt entspricht.

Ich will gleich vorausschicken, daß ich die Art und Weise, in der der jüngst veröffentlichte Gesetzentwurf

über die Erhebung von Schiffahrtsabgaben den Verkehr auf unsern natürlichen Wasserstraßen „fördern“ will, für die denkbar unglücklichste halte, und ich finde die Ansicht der großen Mehrheit der zunächst beteiligten Kreise der Binnenschiffahrt, daß den Vätern jenes Entwurfes die Verkehrsförderung nicht in erster Linie vor Augen geschwebt habe, nur zu gerechtfertigt. Ich bin aber der Meinung, daß man sich darüber auch gar nicht wundern darf, und daß es unrecht wäre, wenn man dem preußischen Eisenbahnministerium, dem bekanntlich auch die Wasserstraßenfürsorge obliegt, daraus einen Vorwurf machen würde. Denn es ist infolge jener ministeriellen Personalunion nur natürlich, daß die Behandlung von Wasserstraßenangelegenheiten in Preußen durch das Eisenbahninteresse beeinflußt wird, wenigstens soweit es sich um die natürlichen Wasserstraßen handelt. Von einer Behörde, die aus ihrem Eisenbahnnetz eine hohe, die allgemeinen Staatsausgaben zum großen Teil deckende Rente herauswirtschaften soll, hieße es zuviel verlangen, wenn man von ihr fordern wollte, daß sie den größten Konkurrenten der Eisenbahn — denn das sind ja die privaten Verkehrsunternehmungen auf den abgabefreien Wasserstraßen — Vorteile verschafft. Industrie, Handel und Seeschiffahrt, für die billige Inlandsfrachten die größte Lebensfrage sind, haben infolge dieser unglücklichen

Konstellation ganz besonders eifersüchtig darüber zu wachen, daß die Wasserstraßenfragen nach vernünftigen wirtschaftlichen Gesichtspunkten behandelt werden.

Wenn nun die Freunde der Schiffahrtsabgaben behaupten, daß auch sie mit ihren Projekten eine Förderung des Verkehrs beabsichtigen, so ist demgegenüber darauf hinzuweisen, daß die Schiffahrt, die doch unbestritten das beste Urteil in der Sache hat, sich auf das heftigste gegen diese Art der Verkehrsförderung zur Wehr setzt. Sie tut das mit vollem Recht. Denn es ist eine mehr als harte Zumutung, daß die Schiffahrt das Prinzip der Abgabenfreiheit, auf dem unser ganzer Flußschiffahrtsverkehr aufgebaut ist, opfern soll, um Stromverbesserungen zu erhalten, die sie für ein Experiment ansieht, dessen Erfolg unsicher ist. Ob sie das mit Recht oder Unrecht tut, und ob die Oberelbekorrektion mit Erfolg durchführbar ist oder nicht, will ich gar nicht untersuchen, denn die Fragen der Wasserbautechnik liegen mir fern. Ich finde es aber vom Standpunkte der Binnenschiffahrt und besonders der Elbeschiffahrt aus durchaus gerechtfertigt, daß sie sich gegen die vorgeschlagenen Korrektionen im Zusammenhang mit den Abgaben ablehnend verhält. Denn die Binnenschiffahrt ist kein hoch rentierendes Gewerbe, und gerade gegenwärtig befindet sie sich in einer sehr kritischen Periode. Einem derart situierten Gewerbe kann man nach meiner Ansicht nicht zumuten, daß es

einer Maßnahme zustimmt, deren Erfolg nach seiner Ansicht dahin steht, die aber die Grundlage der ganzen Entwicklung umstürzen kann. Ist der Staat trotzdem, im Gegensatz zur Binnenschiffahrt, der Überzeugung, daß die geplante Oberelbekorrektion im Interesse der Verkehrsförderung, die das Interesse der Allgemeinheit ist, wünschenswert erscheint, so gehört es nach meiner Ansicht zu seinen Aufgaben, diese Korrektion aus Mitteln der Allgemeinheit auszuführen. Bewährt sie sich, bringt sie der Schiffahrt wirklich einen ins Gewicht fallenden Nutzen und verbilligt sie die Frachten derart, daß die Binnenschiffahrt die projektierten Abgaben auf die Verlader abwälzen könnte, so könnte man dann — aber auch erst dann — eventuell der Frage nähertreten, wie der Verkehr in einem, dem für ihn geschaffenen Nutzen entsprechendem Maße zu der Tilgung der aufgewendeten Kosten herangezogen werden kann. Dem jetzt vorliegenden Projekte der Abgabenerhebung würde ich dagegen niemals, auch nicht unter irgendwelchen Vorbehalten, zustimmen.

Außer den oben angeführten Gründen bestimmt mich dazu der Inhalt des vorliegenden Gesetzentwurfes selbst, weil er

1. die gesamten Kosten der Strombauverwaltung und auch solcher Flußregulierungen durch Abgaben decken will, die der Schiffahrt keinen Nutzen bringen,

2. keine Sicherheit gegen eine übermäßige Steigerung der Abgaben und ihre Bemessung nach anderen als verkehrstechnischen Gesichtspunkten bietet, und

3. keine maßgebende Mitwirkung der Interessenten bei der Durchführung des Gesetzes vorsieht.

Dieser letzte Punkt erscheint mir besonders wichtig und besonders charakteristisch auch für die Tendenz des Gesetzentwurfes, der in der Art, wie er die Verkehrsinteressenten zur Verwaltung und Verwendung der aufkommenden Gelder mit heranziehen will, ganz und gar unbefriedigend ist. Denn die vorgesehene Mitwirkung der Interessenten mit beratender Stimme kann man nicht als Gewährung irgendwelchen Einflusses bezeichnen. Was der Entwurf in dieser Beziehung in Aussicht stellt, ist eine Kopie der Bezirkseisenbahnräte, denen leider nach dem übereinstimmenden Urteil der gesamten Handelswelt irgendwelcher ausschlaggebende Einfluß nicht beizumessen ist. Man sollte doch annehmen, daß der deutsche Kaufmann den Befähigungsnachweis dafür erbracht hat, daß ihm in Verkehrsfragen ein größerer Einfluß als bisher gewährt werden sollte.

Ich möchte nicht unterlassen, auch darauf hinzuweisen, daß der neue Entwurf völlig ohne Ursache, lediglich um die bisher üblichen Grundsätze der Abgabenerhebung in der Seeschiffahrt mit den neuen Grundsätzen des Entwurfs in Übereinstimmung zu bringen, auch an den gelten-

den Grundsätzen für die Abgabenerhebung in der Seeschiffahrt Änderungen herbeizuführen versucht. Während es heute nach der Reichsverfassung nur zulässig ist, von den Seeschiffen in den Seehäfen Abgaben zu erheben, will der Entwurf in Zukunft die Erhebung von Abgaben „auf allen natürlichen Wasserstraßen“ zulassen, zu denen er auch die Seeschiffahrtsstraßen zählt. Der von dem Entwurf angestrebte Zustand würde also dazu führen, daß auch von passierenden Seeschiffen seitens der beteiligten Bundesstaaten Abgaben gefordert werden dürfen, womit wir uns glücklich wieder Zuständen nähern würden, wie sie vor Gründung des deutschen Reiches zur Zeit, als man auf der Unterelbe den Stader Elbzoll erhob, bestanden.

Ich habe vorhin schon erwähnt, daß die Seeschiffahrt an billigen Inlandsfrachten das größte Interesse hat, und sie hat es heute mehr denn je. Es ist nicht zu verkennen, daß wir in der Entwicklung unserer deutschen Seeschiffahrt in einem Stadium angelangt sind, in dem es für uns kaum noch irgendwelches Neuland zu erobern gibt. Im Gegenteil, wir werden mehr und mehr in eine Verteidigungsstellung gedrängt, denn überall um uns, wohin wir auch blicken, tut sich der Wettbewerb auf, nur zu häufig bedauerlicherweise mit Staatshilfe, durch offene oder versteckte Subventionen künstlich gezüchtet.

Daß ein solcher Wettbewerb vielfach unnatürlich und in sich ungesund ist, ändert nichts an der Tatsache, daß er allenthalben in unser Geschäft einzubrechen versucht. Das durch steigende Löhne, zunehmende Unterhaltungskosten, wachsende Anforderungen des Staates und immer neue Aufwendungen für soziale Fürsorge unablässig sich erhöhende Niveau unserer Betriebskosten setzt gleichzeitig unsere Wettbewerbsfähigkeit gegenüber andern, in ihren Lasten und Pflichten zurückgebliebenen Nationen herab. Dafür muß ein Ausgleich gesucht werden. Wollen wir unsere Schiffahrt, von deren Nützlichkeit und Notwendigkeit für unsere Volkswirtschaft wir alle überzeugt sind, auf ihrem Stande erhalten, so werden wir unsere ganze Kraft zusammennehmen und wir werden sie in erster Linie darauf richten müssen, die Wege des deutschen Außenhandels über unsere deutschen Seehäfen zu verbilligen und zu verbessern, um den Nachteil ihrer geographischen Lage auszugleichen. Wir müssen danach streben, die Unkosten, die die lange Reise von unsern Industrieplätzen nach der Küste mit sich bringt, herabzusetzen, freilich nicht auf dem gefährlichen Wege, den die Abgabenfreunde uns vorschlagen. Wir müssen das schon deshalb, weil das Ausland immer neue Verkehrswege von seinen Häfen nach unsern Grenzen baut und sich bemüht, unsern Verkehr auf diese überzuleiten. Als Beispiel mag nur die neue Tauernbahn angeführt werden,

deren Aktionsradius bis nach Mitteldeutschland hineinreicht. Seit langem verfolgt die preußische Regierung das Projekt, unserm innerdeutschen Verkehrsleben durch den Bau von künstlichen Wasserstraßen zu einem neuen Aufschwung zu verhelfen, und seine Entwicklung auch in der eben angedeuteten Richtung zu beeinflussen. Diese in ihrem Ursprung großzügige Idee hat bei ihrer Ausführung viel von jener Eigenschaft verloren. Denn sie hat das, was sie an Verkehrsverbesserungen schuf, auf anderm Wege wieder illusorisch gemacht. Ein Beispiel dafür ist der Dortmund-Ems-Kanal, an dessen Bau man so große Hoffnungen in bezug auf eine Leitung des Verkehrs vom rheinisch-westfälischen Industriebezirk nach der Emsmündung knüpfte. Der Kanal kann seiner Aufgabe nicht gerecht werden, weil er mit zu hohen Abgaben belastet ist. Genau dieselbe Klage hörte man noch jüngst aus unserer Nachbarstadt Lübeck mit Bezug auf den Elbe-Trave-Kanal; und schon sind Stimmen laut geworden, daß dem Mittellandkanal und dem Großschiffahrtsweg Berlin—Stettin aller Voraussicht nach ein ähnliches Schicksal beschieden sein werde. Angesichts dieses vollständigen Fiaskos der mit Abgaben belasteten Kanäle kommt man jetzt mit dem Vorschlag, die natürlichen Wasserstraßen durch die Einführung von Ab-

gaben auf das Niveau der verfehlten Kanal-Wasserstraßen herabzudrücken? Statt das zu tun, was das einzig richtige ist, nämlich den Verkehr auf allen Wasserstraßen wie überhaupt auf allen Verkehrswegen so billig wie möglich zu machen! Ein solcher Gedanke ist wirklich nur in einem Zeitalter möglich, das seiner innersten Natur nach verkehrsfeindlich ist.“

Diese Aufklärung der Öffentlichkeit von der berufensten Seite wirkte natürlich wie ein Alarm. Jeder gute Kenner der parteipolitischen Verhältnisse in Deutschland konnte sich im voraus denken, in welcher Art die Parteien, zum Ausdruck gebracht durch deren Zeitungen, zur Ballinschen Darlegung Stellung nehmen würden.

Hier seien die hauptsächlichsten Meinungen und Enthaltungen gegen die Abhandlung der Vergessenheit entrissen, und zugleich auch die Entgegnung auf diese Entstellungen, die ihnen sofort folgten. Die Zustimmungen bedürfen dessen ja nicht.

Zunächst ist in dem führenden Organ der preußischen agrarkonservativen Partei, der Kreuzzeitung, ein Artikel erschienen, der in zum Teil ganz unsachlicher Weise unter Zuhilfenahme künstlich kombinierter angeblicher Zitate Ballins gegen seine Ausführungen polemisiert. Alsdann ist ein mit besonderm Behagen von dem Organ des Bundes der Landwirte, der Deutschen Tageszeitung, ab-

gedruckter Artikel von einer Berliner Korrespondenz verbreitet worden, der von einer dem Hamburger Senat nahestehenden Persönlichkeit stammen soll. Dieser Artikel stellt sich als ein Versuch dar, Ballin als einen Gegner der kaiserlichen Kanalpolitik zu denunzieren, und richtet sich dadurch selbst.

Es bleibt sonach die allerdings sehr interessante Tatsache festzustellen, daß es die führenden Organe der agrarischen Richtung waren, die mit größter Eile gegen den Ballinschen Artikel zu Felde gezogen sind.

Den oben erwähnten Stimmen hatte sich noch ein Artikel in der Norddeutschen Allgemeinen Zeitung angeschlossen, der wegen des bekannten offiziösen Charakters dieses Organs eine besondere Beachtung und eine eingehendere Würdigung verdiente.

Der Artikel erwidert auf die Ausführungen Ballins zunächst, daß die deutschen Bundesstaaten „nicht lediglich für Verkehrsinteressen ihre immerhin begrenzten finanziellen Kräfte einsetzen" können. Hierzu ist zu bemerken, daß die Binnenschiffahrt weder auf der Elbe noch auf dem Rhein die Verbesserungen verlangt hat, die jetzt die Regierungskreise aus Abgaben bestreiten wollen. Das Argument der offiziösen Auslassung, daß man kostspielige Wasserbauten nicht allein auf die allgemeinen Staatsausgaben nehmen könne, hätte doch nur dann Sinn, wenn die Schiffahrt an den Staat ein solches

Ansinnen gestellt hätte. Übrigens ist der Artikel auch mit seiner speziellen Bezugnahme auf Hamburg, das weit davon entfernt sei, seine Anlagen und Fahrwasserverbesserungen für die Schiffahrt gebührenfrei zur Verfügung zu stellen, im Irrtum. Denn nicht darauf kommt es an, daß Hamburg wie alle Häfen von den Schiffen in seinem Hafen Abgaben erhebt, sondern darauf, daß der Abgaben-Gesetzentwurf das Prinzip, nur Leistung für Gegenleistung zu gewähren, durchführen will — ein Prinzip, das in Hamburg keine Geltung hat und dessen Anwendung auf das Verkehrsleben überhaupt eine falsche Idee ist.

Der Artikel ging sodann dazu über, „mißverständliche Auffassungen" zu berichtigen, die angeblich in dem Ballinschen Artikel vorhanden sein sollen. Soweit diese Mißverständnisse sich auf den Gesetzentwurf über die Schiffahrtsabgaben bezogen, war zu sagen, daß es ja längst erwiesen ist, daß dieser Entwurf, in einem selbst in unserer modernen Gesetzgebungstechnik seltenen Maße, zweideutig und auslegungsfähig in seinem Wortlaut ist. Das war eine in allen Kritiken dieses Entwurfes besonders betonte, übrigens auch dem Nichtjuristen bei der Lektüre des Entwurfs sofort auffallende Tatsache.

Das erste Mißverständnis soll nun darin bestehen, daß es sich gar nicht darum handle, durch den Gesetzentwurf die Abgabenerhebung von den Kanälen auf die natürlichen Wasserstraßen zu übertragen; im Zusammenhang damit

wird der Entwurf nur als Versuch einer richtigern Auslegung der Bestimmung der Reichsverfassung über die Abgabenerhebung bzw. die Abgabenfreiheit der Ströme bezeichnet. Es handelt sich aber nicht nur um einen solchen Versuch und nicht nur um die Übertragung einer Abgabenerhebung von den Kanälen auf die natürlichen Wasserstraßen, sondern um weit mehr, um die Beseitigung der Grundlage, auf der unser Wasserstraßenverkehr groß geworden ist.

In diesem Teil ebenso wie in spätern Ausführungen des Artikels der Norddeutschen Allgemeinen Zeitung versuchte der offiziöse Verfasser die Ausführungen Ballins mit statistischen Berechnungen zu widerlegen. So sagte er, daß bereits 1600 km abgabepflichtige Wasserstraßen und nur 1100 km Kanäle vorhanden seien. Aber was bedeuten jene 1600 km Straßen und Sträßchen gegenüber den gewaltigen freien Strömen, wie Elbe und Rhein? Und was bedeutet der Finowkanal mit seinen 170-Tons-Schiffen bei seiner angeblich starken Verkehrsentwicklung gegenüber dem Fiasko des Dortmund-Ems-Kanals und dem von den Interessenten befürchteten Fiasko anderer großer im Bau befindlicher Wasserstraßen? Denn ein Fiasko ist der Dortmund-Ems-Kanal trotz der statistischen Berechnungen des offiziösen Artikels. Diese, die sich mit Argumenten in dem Artikel der Kreuzzeitung deckten, beweisen keineswegs das Gegenteil. Es

ist natürlich sehr leicht, einen kleinen Anfangsverkehr um sein vielfaches zu vermehren, ohne daß damit bewiesen wird, daß der Verkehr selbst die erhoffte Bedeutung erlangt hat. Der Verkehr des Dortmund-Ems-Kanals ist wie der des Seeschiffahrtshafens in Emden, und zwar gerade infolge der von Ballin als verfehlt bezeichneten Abgabenpolitik, ein wenig ersprießlicher geblieben. Die Hauptrolle spielen Erde und Sand, Kohle und Erz, in geringerm Maße Getreide, der Rest ist von keiner großen Bedeutung. Die von der N. A. Z. in den Vordergrund geschobenen tonnenkilometrischen Zahlen erschienen auch deswegen bedeutender, als sie sind und waren, weil der Wasserstraßenverkehr bekanntlich immer ein Verkehr über lange Strecken ist, da er auf kurze Strecken nicht rentiert. Die wirtschaftliche Bedeutung des Verkehrs kann sehr gering und seine tonnenkilometrischen Zahlen trotzdem sehr groß sein. Diese allein geben niemals ein ernsthaftes, beweiskräftiges Argument.

In seinen weitern Berechnungen operierte der Artikel ferner damit, daß die märkischen Wasserstraßen, die Havel und die Saale, einen stark steigenden Verkehr aufweisen, ja die beiden letzten Nebenflüsse der Elbe sogar eine stärkere prozentuale Steigerung als der Verkehr der Elbe selbst. Es ist ja ohne weiteres klar, daß die starke Entwicklung unsers Wirtschaftslebens auch eine Steigerung des Verkehrs auf den abgabepflichtigen Wasser-

straßen hat herbeiführen müssen, trotz der Abgaben. Der Artikel unterläßt aber ferner, festzustellen, inwieweit etwa der Verkehr des kürzern abgabepflichtigen Nebenflusses durch die Entwicklung des längern abgabefreien Stromes beeinflußt worden ist. Endlich ist es doch selbst für einen Nichtstatistiker eine bekannte Tatsache, daß nichts unzulässiger ist, als ein Vergleich der prozentualen Entwicklung eines kleinen und eines großen Faktors. Die Entwicklung auf einem großen Strom kann riesenhaft und doch prozentual kleiner sein als die auf einem kleinen Fluß.

Nur das war festzustellen, daß der Vergleich zwischen der Verkehrsentwicklung auf der Elbe und auf der Saale aus verschiedenen andern Gründen besonders unzulässig war und noch ist.

Es ist nämlich zu berücksichtigen, daß durch die Ausgestaltung des Eilverkehrs auf der Saale und durch die günstigen Eisenbahnfrachten ab Halle in den letzten Jahren speziell im Stückgutverkehr bedeutende Gütermengen hauptsächlich mit der Bestimmung Thüringen, Westsachsen und Niederlausitz vom Elbeverkehr abgelenkt und der Saale zugeführt wurden. Ferner ist der Elbeverkehr durch Detarifierungs-Maßnahmen der Eisenbahn ungünstig beeinflußt worden. Ein Übriges hat auch der Ausbau der österreichischen Seehäfen Triest und Fiume in den letzten Jahren noch getan. Es sind be-

deutende Transporte, die früher den Elbeweg genommen haben, über diese Häfen geleitet worden. Güter, wie z. B. Jute, die früher fast ausschließlich auf dem Elbewege verladen wurden, sind diesem fast vollständig verloren gegangen, weil die Frachten sich jetzt über Triest und Fiume mit infolge der Tarifpolitik der österreichischen Bahnen günstiger stellen.

Diese Feststellungen boten eine Stütze für die von Ballin vertretene Ansicht, daß gerade im Hinblick auf die Konkurrenz der Auslandshäfen eine verkehrsfördernde und verkehrsverbilligende Aktion auf deutscher Seite noch immer nötig sind. Es ist aber doch auch sehr eigenartig, daß der offiziöse Verfasser des Artikels in der N. A. Z. gerade die besondern Tarifmaßnahmen der Eisenbahn in ihrem Einfluß auf die Binnenschiffahrt gar nicht in den Kreis seiner Betrachtungen hereinzog, sondern diesen Faktor bei seinen statistischen Berechnungen ganz außer acht ließ. Diese Berechnungen verloren durch eine Vernachlässigung so wichtiger Gesichtspunkte wie überhaupt aller allgemeinen wirtschaftlichen Faktoren jedwede Beweiskraft.

Der Artikel der N. A. Z. unternahm in seinem letzten Teil nur noch den Versuch, Ausführungen Ballins über den Inhalt des Abgaben-Gesetzentwurfes richtig zu stellen. Es hieß da zunächst, daß mit Unrecht eine Neuerung darin erblickt werde, daß Befahrungs-

abgaben von der Seeschiffahrt künftig gestattet sein sollen. Das war ein Spiel mit Worten. Denn daß heute laut Reichsverfassung schon Abgaben von der Seeschiffahrt erhoben werden können, war auch Ballin bekannt, aber der Entwurf sieht eine Neuerung insofern vor, als in Zukunft Abgaben von Seeschiffen, die eine Zufahrtstraße zum Meere passieren, nur für dieses Passieren erhoben werden können.

Ein weiterer Irrtum sollte sich darin zeigen, daß Ballin dem Entwurf die Absicht unterstellte, die gesamten Kosten der Strombauverwaltung und auch solche Regulierungen durch Abgaben zu decken, die der Schiffahrt keinen Nutzen bringen. Was das erste angeht, so sei auf Ziffer 7 der Begründung zu Artikel I des Gesetzentwurfes verwiesen. Wenn diese Stelle nicht besagen soll, daß die Kosten der Strombauverwaltung in die Abgaben einbezogen werden sollen, so sollte man sie schleunigst durch einen klaren und unzweideutigen Wortlaut ersetzen. Es fehlt aber dem ganzen Entwurf nichts mehr als Klarheit und Unzweideutigkeit. Insbesondere fehlen diese auch in der Definition der durch Abgaben zu deckenden Regulierungen. Denn das Charakteristikum der „wesentlichen Erleichterung des Verkehrs“, das die Vorbedingung für die Abgabenerhebung sein soll, wird man zweifellos auch dann fast immer ausfindig machen können, wenn jene Erleichterung nicht gleichbedeutend mit einer Förderung und Verbilligung ist.

Das letzte Mißverständnis endlich sah der offiziöse Verfasser darin, daß Ballin von der beabsichtigten Mitwirkung der Interessenten als einer Kopie der Bezirkseisenbahnräte gesprochen hat. Ein solches Mißverständnis durch Ballin hatte auch die Kreuzzeitung bereits festzustellen versucht, und beide Blätter sagten übereinstimmend in beinahe ironisch anmutender Weise, die Regelung dieser Mitwirkung sei absichtlich offen gelassen worden.

Der Gesetzentwurf sagt nun in § 7: „In der Verwaltung der Zweckverbände ist den Schiffahrtsbeteiligten e i n e Mitwirkung einzuräumen" und die Begründung zu diesem Paragraphen sagt, daß diese Bestimmung bezwecke, die Erfahrung und Sachkunde der Schiffahrtsbeteiligten für die Verwaltungen in geeigneter Weise nutzbar zu machen. Daß damit lediglich eine begutachtende Tätigkeit gemeint sein kann, wie wir sie in den Bezirkseisenbahnräten haben, ist doch klar. Wollte man den Interessenten ein weitergehendes Recht zusprechen, so würde man sicher nicht unterlassen haben, dies zum Ausdruck zu bringen, und damit vielleicht den Widerstand der Interessenten zugunsten des Entwurfs zu beeinflussen. Rechte, die nicht gesetzlich festgelegt sind, sind doch keine Rechte!

Soweit der Inhalt des Abwehrartikels.

Für seine Beurteilung erschien und erscheint heute eins noch von großer Wichtigkeit. Ballin hatte hervorgehoben, daß der Entwurf k e i n e S i c h e r h e i t

gegen eine übermäßige Steigerung der Abgaben und ihre Bemessung nach andern als verkehrstechnischen Gesichtspunkten bietet. Zu dieser Feststellung hatte die Kreuzzeitung sich ausgeschwiegen, der offiziöse Artikel sagte, daß über den Höchstbetrag der Abgaben die Bundesstaaten sich zu verständigen haben würden.

Dieses Hinweggleiten über einen so außerordentlich wichtigen Punkt war bezeichnend. Denn gegen nichts haben sich die Verkehrsfreunde mit so besonderm Nachdruck gewandt, wie dagegen, daß man die Festsetzung der Abgaben dem freien Ermessen der Bundesstaaten überlassen will, ohne dem Verkehr eine maßgebende Mitwirkung dabei und eine Garantie gegen eine übermäßige Höhe der Abgaben zu gewährleisten.

Bei dieser Gesetzesvorlage konnte die Regierung nun mit allen Künsten nichts gegen den sachgemäßen Einspruch Ballins aufbringen.

Die Öffentlichkeit machte sich die schwerwiegenden Gründe Ballins zu eigen, weil sie so ganz und gar auf jede der beliebten und unbeliebten Schlagwörter verzichteten.

Freilich, wer nicht belehrt sein wollte, das war in diesem Fall die Regierung und ihre durch Gegenseitigkeitsinteressen verbundene Anhängerschaft.

* * *

Zu dritt sind die Anschauungen des Sozialpolitikers Ballin zu hören und zu prüfen.

In einem Betriebe von den gewaltigen Ausdehnungen der größten Schiffahrtsgesellschaft der Welt stoßen sich gar manchmal hart im Raum die Sachen, so leicht beieinander auch die Gedanken wohnen mögen. Im Laufe des letzten Jahrzehnts wurden im hamburgischen Schiffahrtsbetriebe die stärksten wirtschaftlichen Kämpfe ausgefochten.

Diese harten Streitigkeiten mit dem großen Arbeitsheer der Gesellschaft, die Konflikte mit den Handarbeitern des Hafens im Jahre 1907 sind noch in aller Erinnerung.

Man soll sich hüten, Wirtschaftskämpfe nur mit den Augen des Menschenfreundes zu betrachten. Es wäre dasselbe, als ob man Kriege nach allen Regeln der Nächstenliebe führen wollte.

Ob das für die Berechtigung der Kriege, der politischen oder wirtschaftlichen, spricht, das ist hier nicht zu untersuchen. Die Arbeiter versuchen, durch ihre großartige und geschlossene Organisation einen Gegenmachtfaktor zu bilden, und sie beabsichtigen, ihn als Kämpfer um immer bessere Arbeits- und Lohnbedingungen vorzuschicken.

Das ist ebenso ihr gutes Recht wie es das Recht des Arbeitgebers ist, zu sagen, nein, ich gebe nicht nach, oder ich gebe doch nach, oder ich lasse es auf einen Kampf ankommen.

Wer siegt, hat recht.

Solche Kämpfe muß man ganz kühl betrachten.

Es soll kein Mensch zu einem Lohnsatze arbeiten, den er abzuändern, zu steigern die Macht hat.

Der Ausgleich zwischen Können und Wollen schafft sich im Wirtschaftsleben fast automatisch Bahn. Geht die Menschenfreundlichkeit des Arbeitgebers weiter, als es ihm eigentlich von der durch Angebot und Nachfrage geregelten Preisbildung gestattet ist, so kommt er in Verlust. Und man wird ihm den Tag im voraus ausrechnen können, an dem er als ein völlig Geschlagener, als ein Überwundener vom Schauplatze des Wirtschaftskampfes wird abtreten müssen.

Es wird damit also eine Arbeitsmöglichkeit für viele zerstört sein, und zwar durch einen planlosen Lohnkampf. Der Gipfelpunkt des Sieges wird zugleich vollkommene Niederlage sein.

Nach solchen Gesetzen regeln sich die Arbeitskämpfe.

Es ist unbedingt ein Zeichen von Schwäche, wenn eine Partei heute ihren Forderungen die Grundregeln der Menschenfreundlichkeit unterlegt.

Diese Grundlagen sind heute zum Teil erfüllt.

Wer sich die Lohnskalen des gelernten oder ungelernten Arbeiters heute ansieht und dagegen die Gehalte betrachtet, mit denen Berufe, die ein langes akademisches Studium hinter sich haben, leben müssen, der muß sagen, daß

weitere Kämpfe zunächst lediglich — Macht- und Luxuskämpfe sind.

Natürlich kann kein Mensch jemand hindern, solche Machtkämpfe zu beginnen, nur soll der Unterlegene dann nicht das Mitleiden der Sterblichen und Unsterblichen für sich herabflehn.

Bei den Streiks, wie sie beispielsweise im hamburgischen Hafen in den letzten Jahren ausbrachen, ist nun eine kleine Modifikation vorhanden.

Zu einem gewissen Teil waren die Forderungen der Streikenden berechtigt, und sie setzten sich naturgemäß auch durch. Jedoch nicht eine Linie weiter, als es der allgemeine Wirtschaftskampf, dem die Arbeitgeber mehr als die Arbeiter unterliegen, den Gesellschaften gestattete. Ja, aber warum wurden die berechtigten Forderungen denn nicht sofort anerkannt, warum mußte die Erfüllung erkämpft, warum wurden sie nicht vielmehr vor dem Streik schon aus freien Stücken, aus klarer Überlegung bewilligt?

Weil das keinen Zweck gehabt hätte.

Der Arbeiter schätzt heute, wo er ein gleichberechtigter Machtfaktor geworden ist, nur diesen Gewinn, dem durch den Sieg erst die rechte Süße gegeben wurde.

Freiwilliges Entgegenkommen legt er als Furcht der Gesamtheit vor ihm aus, als ein Anzeichen, daß durch einen Streik sicherlich noch mehr zu erreichen sei.

Aber Furcht darf heute nicht gezeigt werden.

Die Partei, die Furcht zeigt oder sie die Gegner auch nur glauben läßt, hat verspielt.

Deshalb wird der beste, der gütigste, einsichtigste und menschenfreundlichste Leiter eines gewaltigen Unternehmens nichts oder doch so wenig wie nichts gegen Streikgefahren tun können. Warum sollen auch die Arbeitnehmer nicht streiken, wenn sie damit sich eine Verbesserung ihrer Lebenslage zu erringen glauben?

Nur das ist falsch, daß sie sich als die grausam Unterdrückten, als die Bejammernswerten dem allgemeinen Wohlwollen nach verlorenem Streik empfehlen möchten.

Heute, wo der Staat ein ungewöhnliches Maß von sozialer Fürsorge schuf und zu beachten befiehlt, heute sind die Verhältnisse gegen früher absolut verändert.

Was Vorsorge und Menschenfreundlichkeit für die Mitarbeiter aber zu schaffen nahelegt, dem entziehn sich heute die großen Erwerbsgesellschaften durchaus nicht.

Um dafür ein Exempel zu geben, seien die Wohlfahrtseinrichtungen der Hamburg-Amerika Linie hier genannt:

1. Invaliden-, Witwen- und Waisen-Pensionskasse mit ca. 6 Millionen Mark eigenem Vermögen.
2. Betriebskrankenkasse.
3. Unfall- und Invaliditätsversicherung. (Beitragspflicht der Gesellschaft ca. 600 000 M.)

4. Unterstützungskasse, die aus Einnahmen für Schiffsbesichtigungen usw. gespeist wird.
5. Veteranenstiftung und Vorschußkasse.
6. Arbeiterhilfskasse (Gründungsfonds 1903) 200 000 ℳ.
7. Arbeiterwohnhäuser auf Wilhelmsburg.

Die Summe der von der Gesellschaft zur Existenz dieser Wohlfahrtseinrichtungen für Arbeiter und Beamte nach gesetzlicher Vorschrift und aus freiem Willen gezahlten Beträge beläuft sich fast auf 1 ½ Millionen Mark im Jahre.

Diese Wohlfahrtseinrichtungen, die den Rahmen des vom Staate Verlangten um ein Vielfaches überschreiten, denn durch Gesetz sind nur Invalidenversicherung und Krankenkasse gefordert, gestatten nicht, bei Lohnkämpfen zwischen der Gesellschaft und ihrem Arbeiterheer die Phrasen der Menschenfreundlichkeit hervorzuholen.

Man sehe sich aber einmal die Publikationen der Streikenden daraufhin an. Sind sie nicht darin immer die Gequälten, die Unschuldigen, Gekränkten, von allen Nöten und Qualen Geplagten?

Nein, so kann das auf die Dauer nicht gehn.

Druck schafft Gegendruck. Und wenn in der Generalversammlung der H.A.L. Albert Ballin dem Schriftleiter des Seemanns, Herrn Paul Müller, der — als Aktionär — erschienen war, Rede und Antwort verweigerte, so geschah das mit Recht.

Die tönenden Reden und Aphorismen, die geradezu sinnlosen Beleidigungen und Verdächtigungen, deren sich die berufenen oder unberufenen Streikleiter als Rüstzeuge ihres Kampfes bedienten, verwirkten ihrem Wortführer das Recht, daß ihm persönlich Rede und Antwort gestanden wurde.

Mochte der Erfolg des Streiks auch über die Berechtigung solcher Kampfmittel entscheiden. — —

Ein ganz anders Bild zeigte seinerzeit der Streit zwischen Reedern und Schiffsoffizieren. Ich habe auch früher nie verhehlt, daß ich den Zwang des Reverses niemals für richtig, auch nicht einmal für taktisch richtig hielt.

Die Zurückziehung der Forderung des Reverses, die Ende 1910 geschah, heilte aber den 1907 gemachten Fehler in der Behandlung der Standesfrage.

Den deutschen Reedereien braucht es ja kein Außenstehender erst zu erklären, welches Menschen- und Charaktermaterial sie am Offizierkorps der Handelsmarine haben. Es ist sogar über jedes Lob erhaben.

Welcher Anteil an der praktischen Sozialpolitik der Hamburg-Amerika Linie fällt nun Albert Ballin zu?

Ich möchte hier einen Passus wiedergeben, den Karl Krause seinerzeit (1907) im Fremdenblatt, in einer Studie über den Leiter der H.A.L. schrieb:

„Das persönliche Wohl seiner Mitarbeiter liegt ihm sehr am Herzen. Er ist stets hilfsbereit, und auch ihm

Fernstehende wenden sich, sofern er helfen kann, nicht vergeblich an ihn. Er ist nicht sentimental. Es ist echte Menschenliebe, die ihn beseelt. Bei freudigen oder traurigen Anlässen erinnert er sich seiner Angestellten.

Seiner Initiative sind die Wohlfahrtseinrichtungen für die Angestellten entsprungen: die Pensionskasse, der Erholungsurlaub, die wohlfeile Kantine u. a. Gilt aber, obwohl sein Interesse und seine soziale Fürsorge auch für die Arbeiter erwiesen ist, in gewissen Kreisen als Scharfmacher, weil er an der Spitze des Arbeitgeberverbandes steht. Wir möchten deshalb gerade hervorheben — und diese Anerkennung hat Ballin redlich verdient —, daß er aufrichtig um das Wohl der Arbeiter bemüht und darauf bedacht ist, deren Verhältnisse zu bessern, soweit es nur geht. Man scheint auch in Arbeiterkreisen das anzuerkennen. Ballin ist oft während der verschiedenen Streiks und an Tagen, wo die Aufregung am größten war, an den Reihen der Arbeiter am Hafen vorbeigegangen und vorbeigefahren, aber niemals ist ein unfreundliches Wort gegen ihn gefallen. Achtung bezeugen auch sie ihm. Sie wissens: er ist doch „en bannigen Kerl“.“

MEERFAHRTEN.

Die Gestade des Mittelländischen Meeres sind die Geburtsstätten der Menschheitskultivierung.

So viele Länder immer an dem blauen Meere liegen, so viele Stätten sinds, der Menschheit heilig und geweiht durch gewaltige Begebenheiten.

Ägypten, Palästina, das türkische Reich, Hellas, der Hochgesang der Schönheit, Italien: wer will die Fülle der Geschehnisse aufzählen, wer unterscheiden, wo dem Ruhme eine bessere Stätte bereitet war.

Und es zieht die Menschen zu jenen Ländern hin, die wie Ewiglebende, doch auch schon Sage wurden.

Handel und Zwang und Krieg führte die Völker der nordischen Kulturwelt zum Mittelmeere, und Forscher folgten ihnen auf ihren Bahnen oder suchten vor ihnen neue Wege. — Unzählige Lieder und Erzählungen halfen das Märchengewand des Orients immer bunter und kostbarer zu machen, und die Sehnsucht der Menschen wurde heiß und verzehrend, jene Stätten zu betreten und die Wunder mit eigenen Augen zu schauen.

Unzählbare hatten das heiße Verlangen, aber nur Wenigen ward Erfüllung der Wünsche.

Wer aber hinauskam auf das blaue Meer, wessen Glück es wurde, die Länder der Weihe, der Wunder und Schönheit zu betreten, der wurde ein lauter Verkünder.

* * *

Es war im Winter 1890/91.

Die Schiffahrt hatte gelernt, den Gewalten des Meeres zu trotzen, und Menschenwissen schuf die Riesen des Ozeans und lernte sie rasch und sicher zu allen Stätten leiten.

Das Schiff blieb nicht mehr nur Instrument des Handels und des Krieges. Es sollte Sehnsüchtige zu den Gestaden des Mittelmeeres tragen.

Es überwand die Entfernung, die das Abendland vom Morgenlande trennte.

Da schlossen sich auf die heiligen Stätten der Menschheitserlösung, und wo einst Harun al Raschid, der Kalif, den Schlaf der gläubigen Moslemin bewachte, schritten Männer und Frauen aus Frankistan, und sahen, daß die Märchen- und Wunderwelt nicht versunken war.

Vor der hohen Akropolis wurde die Ehrfurcht des kühlen Nordländers wach, und er durchschritt die Hallen, wo Athens heitere Philosophen einst lehrten. — Hier ward

Zeus, dem Vater der Götter und Menschen, einst geopfert, hier stand Mnesikles hoher Bau, dem keine Zeit mit ihren Nöten und Stürmen die reine Pracht und den Glanz unendlicher Schönheit rauben konnte.

Säulen und Krönungen lagen auf dem Boden, den sie weihten, und nichts erschien als Trümmer, weil die Schönheit in ihm blieb.

Dort stand das alte Karthago, aus dem der Kampf gegen Rom kam. Aber Roma, die Ewige, blieb Siegerin und sie baute das Zeichen ihrer Unterjochung, das Primatiale, dort auf, wo Hamilcar einst seinen Haß gegen Rom stark machte.

Hier kann kein Mensch Führer sein, hier führt die Geschichte.

Und Jerusalem, die hochgebaute Stadt, die niedergesunken ist zur Trauer der Witwe?

Wie faßte nur das kleine Land die Fülle der großen Geschehnisse?

Versunkene und zerstörte Städte, Sidon und Tyrus schliefen am Rande des Meeres so tiefen Schlaf, daß sie nicht mehr zu erwecken waren.

* * *

Das eilende Schiff trug die Menschen von Wunder zu Wunder, von Heiligtum zu Heiligtum.

Siehe, die Wüste tat sich auf, und am Rande der Wüste standen als Zeugen und Zeichen einer verschwundenen Zeit die Pyramiden.

Und die Sphinx wachte am Rande der Wüste und gab, wie ehedem, den Wanderern Rätsel und Gesichte, und niemand löste sie vor Erschauern über die Unendlichkeit.

Auf dem Nilstrome zogen Touristen zu den Tempeln der Königin Hatschepschu, und zu Thebens versunkenen Königsgräbern.

Durch die Sphinxallee Assuans pilgerten Abendländer und im Palmenhain von Saccarah rasteten Touristen.

Wie konnte solches geschehn?

* * *

Der Weg zu jenen Stätten ward bereitet.

Alljährlich, wenn die Herrschaft des Winters über die nordischen Länder Kälte und Eis brachten, zogen Viele auf raschen Schiffen ins Land der Sonne. Und das Morgenland vermählte sich mit dem Abendlande.

* * *

Was aber ist Menschenkönnen gegen die geheimnisvolle Größe der Natur? Hoch oben im Norden scheint die Sonne um Mitternacht, dort siegt sie drei Monate lang über die Finsternis der Nacht.

Wer hat dieses Wunder in der Mitternacht je gesehn und fühlte sich nicht zur Seite der Gottheit erhoben?

Wer hörte nicht den Lobgesang der Natur, wenn er durch die grünen, stillen Fjorde fuhr?

Die Menschen sollten die Welt kennen lernen, daß sie vor der Allmacht der Schöpfung sich beugten.

* * *

Und dann trug ein Schiff Viele um den Kreis der ganzen Erde.

Es öffneten sich die Mauern des Reiches der Mitte, die es von der übrigen Welt abgeschlossen hatten, Nipons Straßen sahen Fremdlinge aus der alten und neuen Welt, und die Tempelhallen am Ganges hörten die Sprachen des Abendlandes.

Die Welt ist unser geworden.

* * *

Mein Feld ist die Welt.

Das ist nicht nur der Willen zur Macht, das ist das Wort der Herrschaft über Länder und Meere, die sich den Schiffen auftaten, wenn sie Menschen und Güter brachten.

Kaum zwei Jahrzehnte sind verflossen, seit das erste Schiff mit Touristen die Fahrt zum Orient antrat.

Das kann nichts werden, meinte mancher, das Schiff ist nicht für Vergnügungsreisen.

Und nun fährt ein Schiff um den Erdkreis — und macht das Wagnis schon zum dritten Male, in monatelanger Fahrt, ohne Handelszweck, hunderte von Reisenden zu allen Wundern und Geschehnissen der ganzen Welt zu führen.

Und wenn das Wagnis selbst nicht geglückt wäre, so hätte es auch den Ruhm nicht schmälern können, neue Wege gebahnt zu haben.

* * *

Aus dem Meere steigen die heilenden Kräfte auf, nach denen es die von der Unrast und Arbeit ermüdeten Menschen verlangt.

Wie aus einem ewigen Jungbrunnen fließt der belebende Atem des Meeres und heilt Kranke und Sieche von den Leiden des Kampfes ums Dasein und von den Gebresten, die das feste Land schlug.

Und jeden Tag ist es ein Neues, und jede Nacht ist ein Seltsames, wenn zwischen Wassertiefen und den glänzenden Sternen das Schiff wie ein Schatten durch die Unendlichkeit fährt.

* * *

Als der Dampfer Augusta Viktoria im Winter 1890/91 die erste Orientreise machte, da war es gleichsam eine Entdeckungsfahrt. Neue Länder, neue Meere waren freilich nicht zu entdecken, aber die Möglichkeit, die moderne Schiffahrt diesen Bestrebungen dienstbar zu machen.

Damals erkannte der Kaiser mit als einer der ersten den Wert und die Bedeutung dieses Strebens und er sagte zu Albert Ballin: „Bringen Sie unsere Landsleute nur auf die See, das wird der Nation und Ihrer Gesellschaft reiche Früchte tragen''. Dieses Wort des Kaisers hat sich, wie andere, in Beziehung auf das Meer von ihm gesprochene, bewahrheitet.

Der Orientreise folgten bald neue Touren. Im Laufe der Jahre wurde sie so ausgebaut, daß sie geteilt werden mußte.

Die Touristenjacht Meteor übernahm die kleinere Mittelmeertour, D. Moltke und nach ihm D. Cincinnati die eigentliche Orientreise, die, von New York ausgehend, die französische und italienische Riviera besuchten, Sizilien umfuhr, Malta, Ägyptens Küste, an Sidon und Tyrus vorüber nach Jaffa und Beyruth fuhr, Konstantinopel und den Pyräus anlief, nach Neapel (Capri), um in Genua ihren Abschluß zu finden. Die Jacht Meteor, seit 1903 im Dienst, besuchte im Winter hauptsächlich die marokkanische Küste.

Im Sommer wurden die Fahrten durch Norwegens Fjorde bis hoch hinauf nach Spitzbergen unternommen.

Die Fahrt nach Westindien, die seit 1901 zum Programm der Vergnügungstouren gehört, führt nicht nur ins Dorado aller Raucher, Havanna, sondern sie berührt auch die nicht minder interessanten Punkte: St. Thomas (Puerto Rico), Jamaika, Kingston u. a. m.

Der Besuch aller Bäder, der berühmten Bäderorte und der nordischen Hauptstädte (mit den Dampfern Meteor und König Wilhelm II.) leitet die Herbstsaison ein.

Seit 1907 sind die großen Orientfahrten um die Touren nach Oberägypten vermehrt worden.

Gemeinsam mit der Anglo-American-Nile-Cy., die seit einem Abkommen mit der H.A.L. ihrem Namen die Bezeichnung Hamburg voransetzt, werden die Fahrten auf dem Nil bis Assuan unternommen.

Wie haben sich die Zeiten geändert.

Früher war Khartum ein Ziel der Entdecker, heute ist es Ziel der Vergnügungsreisenden. Die Welt wird kleiner mit jedem Tag, je mehr ihre Schönheiten enthüllt werden. Wie leicht ist es heute, die ganze Welt zu bereisen.

Dieser Traum aller Zeiten ist heute Wirklichkeit geworden.

Weltreisen!

Oft ist von den Stubengelehrten in der engen Zelle beim freundlichen Schein der Lampe das große Wort gebraucht worden, daß die Welt zu eng und zu klein sei für unsere Wünsche, unsere Sehnsucht und Bedürfnisse.

— Was soll der menschliche Aberwitz mit dem alten Planeten beginnen, da er ihn mit Formeln und Gesetzen doch schon so gründlich überwunden hat.

Da steht die Kugel vor uns, wir haben ihren Umfang gemessen, und wenn es uns gelüstet, so fahren wir mit raschen Fingern aus der höchsten Arktis bis zum tiefsten Süden und umfassen mit einem Blick Orient und Okzident. Sehen das Panorama des Himalaya nebengelagert den bescheidenen Alpengruppen, denn im Winkel eines Blickes liegen sie beide.

Und da beginnt rasch das Philosophieren über den Unwert und die Kleinheit der Welt, über die Nutzlosigkeit all unsers Strebens — seht hin! — das ist die ganze Welt, — und sagt ehrlich — ob es sich lohne.

Das ist das Stammeln der Blinden von der Farbe.

Ist die Welt so klein, so unbedeutend, daß ein Blick sie umspannen könnte, ist der Weg vom Orient zum Okzident nur wert, nach seiner geographischen Länge gemessen und in Zeit und Anstrengung umgerechnet zu werden?

Klänge es nicht am Ende trivial und gar so unmodern, dann wüßte man keine bessere Antwort auf diese Anhäufung von Fragen, als das Sprichwort der Unmodernen von der rechten Gunsterweisung.

Weltreisen, das ist nur dem Stubengelehrten ein leeres Wort, auf das er sein stereotypes „es lohnt nicht“ setzt.

Aber die Menschen, in denen die Sehnsuchten nicht erloschen sind, denen klingt es wie der Hochgesang der Offenbarung, daß die Wunder der Meere, die rätselhaften Geheimnisse ferner Länder ihnen sich zeigen werden.

* * *

Manches Jahr hat vergebliche Arbeit zum Beginn einer Weltreise gesehn. Da türmten sich trotz aller Künste der Technik so große Wegeschwierigkeiten entgegen. Zwar der Schiffahrt war kein Weg mehr verschlossen, aber die Welt bereisen, heißt nicht nur an den Gestaden der Erdteile vorübereilen. Die Meere hatte der kühne Seefahrergeist unterjocht, aber in die unwegsamen Höhen, in den fernen Ländern, die Pässe und Täler führten noch keine Straßen, deren Gefahrlosigkeit die Muße des anschauenden Genießens möglich machte.

Und als selbst der Ingenieur und der ihn begleitende Wirtschaftler auch dieser Schwierigkeiten Herr geworden war, da mußte auch noch die Macht vorhanden sein, die sich schützend den Wegbahnern zur Seite stellte, um die Idee einer wirklichen Weltreise nach einem einheitlichen Plan auszuführen.

* * *

Im Oktober 1909 ist nun der erste gelungene Versuch einer einheitlich durchgeführten Weltreise gemacht worden.

Über die Vorbedingungen zu einer solchen Riesenfahrt muß vor allem das Sprechmedium der Technik, die Zahlen zu Worte kommen.

Die Reisedauer selbst ist dem Seemann nichts Imponierendes. Haben doch die alten Segler Jahresreisen in fast ununterbrochener Folge ausgeführt. Aber die Bewegungskraft für einen modernen Dampfer muß vorher aufgespeichert werden, sie muß berechnet sein, um gewissermaßen den Erfolgkoeffizienten im vorhinein garantieren zu können.

Und dann der Proviant: Bei einer Weltreise will Auge und Sinn wohl schwelgen, aber die substantiellen Genüsse dürfen weder eingeschränkt, noch nur nebenhin behandelt werden. Denn es ist eine Luxusreise, die den Verwöhnten das seltenste und beste in jeder Art bieten muß.

Einige Zahlen müssen beispielsweise den Proviant illustrieren, wie er für etwa 600 Passagiere als Tagesbedarf vonnöten ist. Da weisen die Listen auf: 1300 Pf. frisches Fleisch, 130 Pf. Aufschnitt, 488 Pf. Gemüse, 260 Liter Milch und Rahm, 130 Pf. Zucker, 52 Pf. Kaffee, 650 Pf. Mehl, 1950 Eier. Nun rechne sich jeder aus, welche Quanten den Gesamtbedarf für eine Reise von 223 Tagen ausmachen. Der Kuriosität halber sei erwähnt, daß 436 000 Pf. Kartoffeln, 440 000 Eier, 21 000 Pf. getrocknete Früchte, 243 000 Pf. Mehl und Brot, 109 000 Pf. Geflügel und 388 000 Pf. frisches Fleisch den Reiseetat ausmachen.

Diese Zahlen verdeutlichen auch, welcher Vorsorgen es zu einer Weltreise bedarf, die ein etwa 18 000-t-Dampfer unternimmt.

So wesentlich diese Magenfrage auch ist, so ist ihre Lösung doch nicht so schwer gewesen, um bisher eine einheitliche Weltreise zu verhindern. Freilich konnte sie auch nicht eher gelöst werden, ehe nicht die subtilsten technischen Vorkehrungen Aufbewahrung und peinlichste Haltbarkeit der Lebensmittel auch zuverlässig garantierten.

Die Reise um die Welt setzt sich aus vielen, vielen Etappen zusammen. Madeira bietet gewissermaßen die Einleitung. Der Hafen von Funchal, die Insel des Heils mit ihrer über alles Beschreiben sonnigen Pracht, die ist wohl wert und würdig, an der Spitze zu stehen. Wer nie etwas andres sah als diese südliche Vegetation, wer über die Alameda schritt, mit der Funiculare hinauf zum Belmonte, an einem Abend am Meeresgestade entlang fuhr, der hat genug für sein Leben lang zu erzählen und das Wunder der Natur zu preisen. Und auf Madeira folgt Gibraltar, die gepanzerte Schwelle des Mittelländischen Meeres, folgt Neapel mit Pompeji und Capri. Fürwahr, nach solcher Fülle tut eine mehrtägige Ruhefahrt not, um die ermüdeten Sinne von der Seeluft wieder auffrischen zu lassen. Denn rasch, fast zu rasch ist das ägyptische Wunderland erreicht. Alexandrien, die klassische Stätte, und Kairo, der märchenhafte Zauberspiegel des Orients,

wo hart neben der Einsamkeit der Wüste die Brandung einer unbeschreiblichen Lebensfreude schlägt. Weiter, weiter durch den Kanal von Suez, der Napoleons und Eugeniens letzte Triumphe sah, zum sagenumrauschten heiligen Strome Indiens.

Indien, der Name erweckt den Rausch unserer Sinne. Hier sind noch die unentschleierten Geheimnisse, die okzidentalischer Weisheit spotten. Hier ist alles Rätsel, und wir möchten unsere Augen und Ohren wohl Lügner heißen, weil sie uns die Dinge und Geheimnisse nur ahnen, aber nicht erkennen lassen können. Wir sehen Fakire, deren Künste die Gesetze der Schwere und des Raumes spielend überwinden; sehn die Brahmanen, deren Weisheit das Nirwana offenbar wird. Rätsel über Rätsel, Geheimnisse über Geheimnisse — seien wir in Bombay, Colombo, in Kalkutta, in Rangoon oder Benares, am Ufer des heiligen Stromes Ganges — treten uns entgegen. Singapore, Batavia, Java — wer ist noch stark genug, auch diese Eindrücke in sich aufzunehmen; wessen Auge kann den schillernden Glanz dieser Perlen des Orients ertragen.

Wieder ist ein Ruhepunkt nötig, und Manila auf den Philippinen ist dazu ausersehn. Ein guter Platz, um sogar in politisierenden Expektorationen sich zu ergehn.

Ach, die Politik. — Kann heute ein Reisender nach China oder Japan kommen, ohne nicht politisch-philosophische Betrachtungen anzustellen. Freilich, zunächst

will er sehn, noch einmal sehn und wieder — und dann weglaufen, urteilen — und kritisieren? Warum auch nicht kritisieren? Ist Hongkong doch ein Fleck, um antichinesische Aspirationen an der Quelle zu nähren. Nur Geduld — das östliche Preußen rückt immer näher. — Japan ist in Sicht. Und durch Nagasaki, Kobe, Osaka und Kioto führt die Reisenden der Weg. Hier sehn sie die Kultur des Abendlandes ganz trefflich gedeihen. Aber auch die Sorgen des Okzidents halten selbst vor den Teestuben und den trippelnden Geishas noch Stand.

Und doch ist um das Reich der Mitte noch immer eine Mauer gezogen — und die Preußen des Ostens — sind Japaner geblieben und sind weit, weit entfernt vom altersschwachen europäischen Kontinent.

Mit Japan, mit dem hohen Akkord, schließt die Reise ab. Was ist noch Honolulu, was San Franzisko — die Stadt, der einst Messinas Schicksal zuteil ward. Aber die Amerikaner hatten keine Zeit, müßig zu sein. Und während Messinas Trümmer noch den Enkeln der Toten von 1909 im Wege liegen werden, ist Frisco schon ein Jahr nach dem Untergange wie der Phönix wieder aus der Asche aufgestiegen.

Zweihundertdreißig Tage währt die Fahrt. Phileas Fox hatte zwar sie einst im dritten Teil dieser Zeit ausgeführt, aber er sah nur Stundengläser und Zeitmesser und kannte nur die Sorge um den Anschluß.

Die Fünftagfahrt mit dem Pacific quer durch die U.S.A. reicht nicht hin, um wieder Ruhe in die aufgeregten Sinne zu bringen.

Und während die durch die Welten Gereisten ihrem Heim zustreben, erfüllt von dem Gesehenen und Erlebten, surrt und singt der Dampf in den Kesseln — um den Koloß auf der Fahrt von Westen nach Osten zum zweiten Male zu treiben.

* * *

Die Lücke, die durch den Verlust der schönsten Jacht Prinzessin Viktoria Luise (am 16. Dezember 1906 bei Plum Point vor Kingston) entstanden war, wird nun nicht nur ausgefüllt.

Durch Umbau wird der Schnelldampfer Deutschland zur Jacht, und er wird den Namen Viktoria Luise wieder tragen.

Einst ein Renner, ein Sinnbild des nervösen Zeitalters, wo die Menschen über Hasten und Jagen nicht dazu kamen, zu leben, wird die neue Jacht gleichsam die Sünden seiner Jugend büßen, um in ruhiger Fahrt zu den schönsten Weltpunkten die Ermüdeten zu tragen.

* * *

Am 18. Dezember 1906 schrieb Jules Huret im Pariser Figaro in einer Abhandlung über die Rivalität zwischen Bremen und Hamburg unter anderm diesen Satz:

„Ballin, . . . dont l'arrivé à la tête de l'Hambourg-Amérika fut le signal d'une prospérité inconnue jusqu'à alors."

Jules Huret, der die deutschen Lande durchflogen hatte, schrieb mit diesem Satze nichts, was nicht durch die dokumentarische Geschichte der Hamburg-Amerika Linie bewiesen ist.

Aber unsere Zeit brachte das Widerstreben hervor, das überragende Werk eines Einzelnen anzuerkennen. Die Kritik stellte sich breit vor allem Geschehn auf, und sie bemühte sich, durch Verneinung ihre Daseinsberechtigung zu erweisen.

Wie? Ihr glaubt, daß es etwas Großes sei?

Im Gegenteil, seht das und seht jenes, prüft diesen Mißerfolg und jenen Versuch — wird etwas Großes nicht ganz anders aussehn.

Und wie muß es aussehn?

Das zu sagen, ist nicht unsre Sache — wir sind nur Kritiker. —

Krittler, wenn man so will.

Die Geschichte der Hamburg-Amerika Linie zeichnet nicht ein Taumeln von Erfolg zu Erfolg, ein Eilen von Sieg zu Sieg auf.

Nein, dazu hätte sie weniger Schwierigkeiten zu überwinden haben müssen.

An jedem Tage mußte die Größe des Unternehmens neu befestigt, der Ruhm neu erkämpft werden.

Und es mußte in stiller Arbeit geschehn, denn ein vorlautes, allzurasches Wort hätte die Gegner gestärkt.

Vor allem mußte sich der Instinkt des genialischen Entschließens offenbaren. Entschließungen, die in der Schnelligkeit einer Sekunde gefaßt werden mußten, und die dennoch nach Stunden ruhigen Abwägens erst bewundert wurden.

Das ists, was die Mitarbeiter, Mithelfer den Führer erst anerkennen lassen, daß es aus dem Gefühl heraus ihnen sofort sagt, was geschehn, was unterlassen werden soll.

Unzählbares ist von den Mitarbeitern geschaffen worden, warum wird es nun Einem gutgeschrieben?

Weil er die Führerschaft nicht durch Zufall erhalten, sondern sie in den Wechselfällen eines ein Vierteljahrhundert langen Strebens und Schaffens täglich sich neu errang.

Nicht der Feldherr schlägt die Schlachten, und dennoch rühmt ihn die Welt als Sieger. Er berechnet den Sieg, er kennt aus Instinkt die Straße zum Siege. Heißt es darum, die Truppen gering achten, weil man dem Führer den Lorbeer reicht?

Es ist wohl das Stärkste am Führer, die rechten Mitarbeiter für sein Werk zu finden, jedem den rechten Platz

zu geben, und neidlos die Helfer sich Ruhm erwerben zu sehn.

Ragt in den 25 Jahren etwas so sehr über die Arbeiten des Alltags hinaus, daß es groß, daß es genialisch genannt werden muß?

Die Führung der H.A.L. hatte nie bessere Gelegenheit, Großes zu schaffen, als in den schwersten Zeiten. Wie und daß diese Gelegenheiten benutzt wurden, das überragte so sehr den Alltag, daß es zu den großen Ereignissen in der Geschichte der H.A.L. gezählt wird.

Die besondere Art, die Konkurrenzkämpfe nicht nur durchzuführen, sondern vor allem zu beenden, ist es, die Albert Ballin vor allem auszeichnet.

Die Feindschaften und Gegnerschaften unter den Zwang der Bündnisse, Tarifverträge und Interessengemeinschaften gebracht, sie zu Freunde gemacht zu haben, ist seine Diplomatie.

Wer die schweren Schädigungen der Wirtschaftskämpfe kennt, wer es weiß, daß es schließlich, wenn solchen Kämpfen nicht rechtzeitig ein Ende bereitet wird, nur Besiegte geben kann, der lernt den Wert der Umwandlung der Gegner zu Geschäftsfreunden erst recht begreifen.

Die Zurückhaltung von Wettkämpfen, von der Rekordbrecherei um Minuten, als die Steigerung der Schiffsgeschwindigkeiten anfing, nur noch unwirtschaftlich zu sein, auch sie ist zu rühmen.

Und dennoch erschien n a c h h e r den Betrachtern alles Getane so selbstverständlich, daß jeder glauben mochte, er habe all das nicht auch getan, weil er aus blindem Zufall nicht auch an der Stelle stand, wo dazu Gelegenheit war.

* * *

Es war und ist das Schicksal der alten Hanse, Herrscherin über die Meere zu sein. Wie könnte es einen bessern Ruhm für ein Kind der Hanse geben, als mitgeholfen zu haben, diese Herrschaft glänzend und fest zu machen, daß die Zukunft die große Vergangenheit rechtfertigt.



